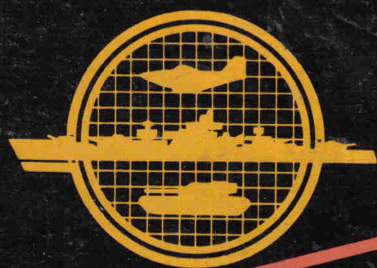


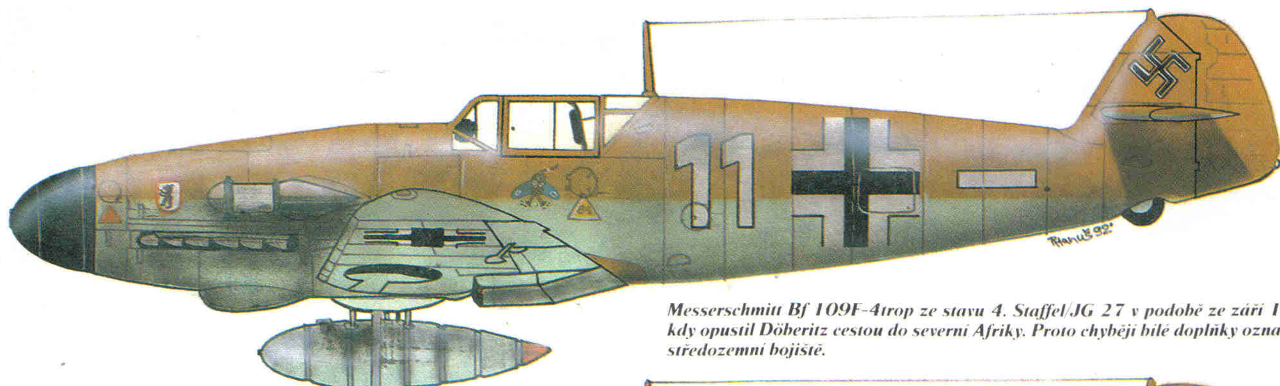
historie a plastikové modelářství

1992
ročník II.

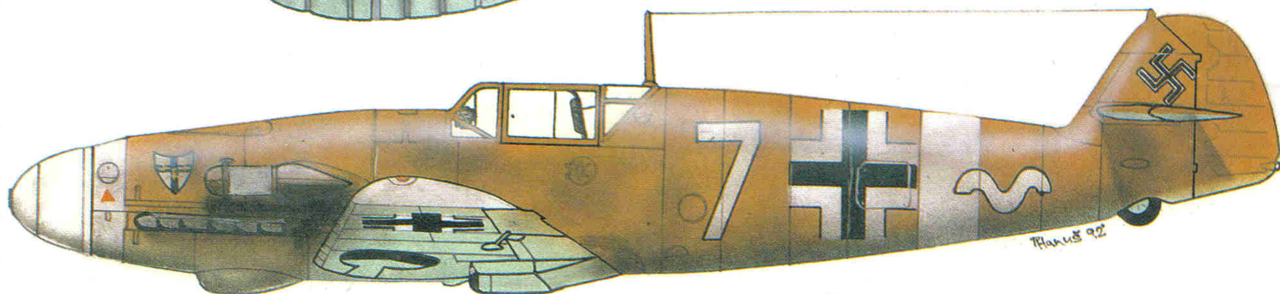
5.

Välka

Mirage 2000 USS Pensacola
Sturmgeschütz III F-G Jagdgeschwader 27



Messerschmitt Bf 109F-4trop ze stavu 4. Staffel/JG 27 v podobě ze září 1942, kdy opustil Döberitz cestou do severní Afriky. Proto chybějí bílé doplňky označující středozemní bojiště.





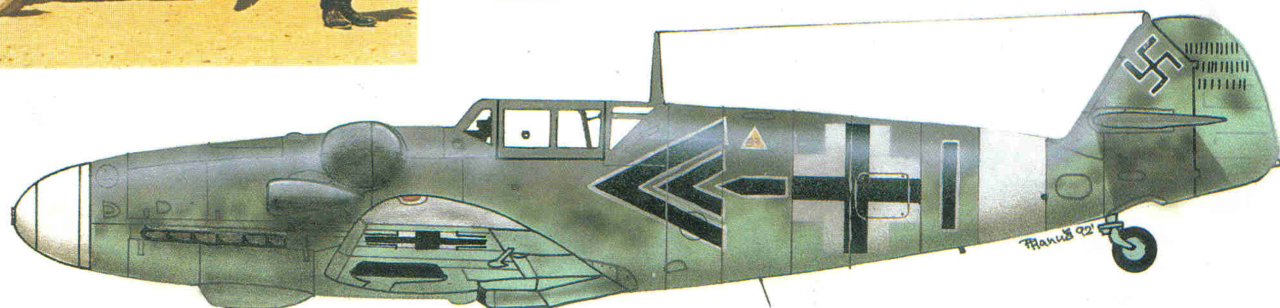
II./JG 27



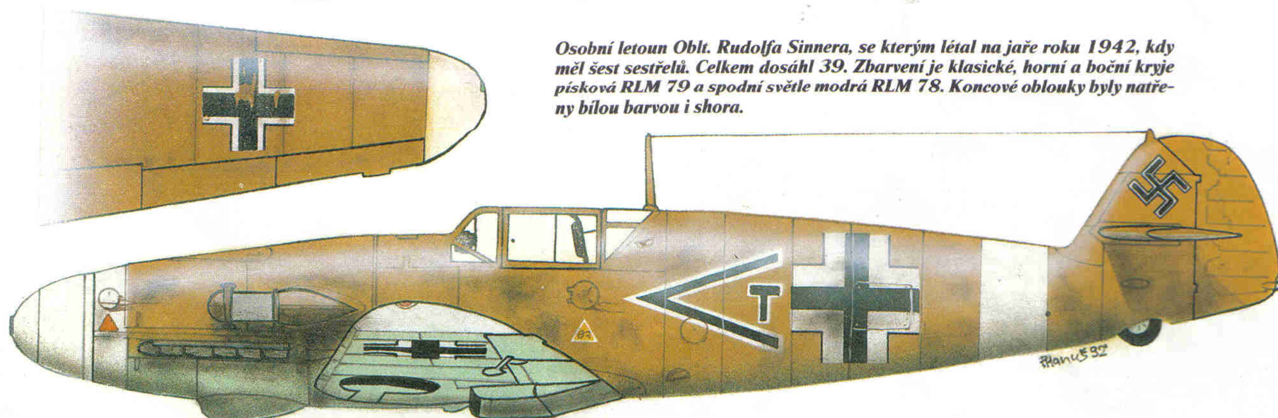


Podoba letounu, se kterým byl sestřelen a zajat Fw. Fritz Gahr dne 1. 9. 1942. Stroj je opět ve standardním zbarvení RLM78/79, velice zajímavé je značné poškození výsostného znaku na horních plochách křídel.

Osobní stroj velitele III./JG 27 Hptm. Ernsta Düllberga, koncem roku 1943. Zbarvení je klasické, kombinace dvou šedých RLM 74/75 na horních a bočních plochách, kde plynule přecházely do barvy RLM 76, která kryla spodní, včetně části bočních.



Osobní letoun Oblt. Rudolfa Sinnera, se kterým létal na jaře roku 1942, kdy měl šest sestřelů. Celkem dosáhl 39. Zbarvení je klasické, horní a boční kryje písková RLM 79 a spodní světle modrá RLM 78. Koncové oblouky byly natřeny bílou barvou i shora.



OBSAH



- HPM Historie a plastikové modelářství

  Měsíčník pro zájemce o letectví, pozemní bojovou techniku a válečné loďstvo
- Prvé číslo vyšlo v prosinci 1990
- Číslo mez. indexu — 46 642
- Registrační značka — Mk ČR 5340
- Vychází — měsíčně
- Vydává: Vydavatelství HPM spol. s r.o.
- Doporučená prodejní cena 25 Kčs
- Za původnost příspěvku ručí autor
- Přetisk povolen s uvedením pramene a při zachování autorských práv.
- Šéfredaktor: Ivo Pejčoch
- Grafická úprava: Agentura JV
- Fotografická práce: Daniel Šperl
- Redakční rada: V. Janovský, Ing. P. Provazník, I. Pejčoch, V. Leimer a Ing. M. Mamula

Adresa redakce:
Vydavatelství HPM sro, Jerevanská 3,
100 00 Praha 10
Návštěvní den: středa 10.00—15.00
Inzerci za stanovených podmínek přijímáme na adrese redakce, na obálce uveďte — Inzerce HPM

Číslo podepsáno k sazbě — 6. 4. 1992
Datum vyjití dle harmonogramu — 26. 5. 1992
Tiskárna: Východočeské tiskárny, s. p., provoz 10, Šmilova 487, Pardubice
Podávání novinových zásilek povoleno Ředitelstvím pošt Praha č. j. 950/91-NP ze dne 22. 7. 1991

History and plastic modelling issued monthly by HPM Ltd.
Editorial & advertising Offices HPM Ltd.
Jerevanská 3
100 00 Praha 10
tel. 02—73 79 892

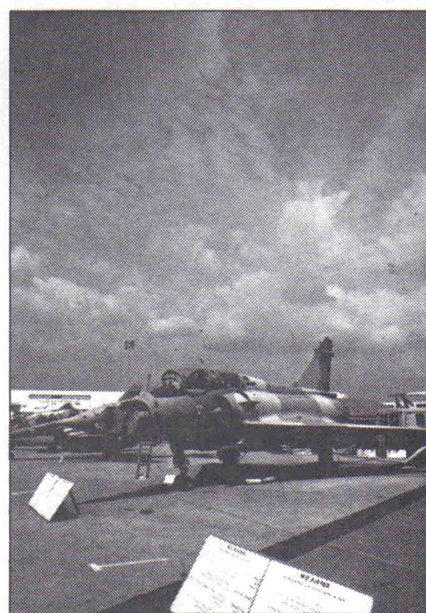
Editorial & Production Staff

- Managing Editor — I. Pejčoch
- Modelling Editors — V. Janovský
- Technical Editor — M. Mamula
- Art Editors — P. Provazník — V. Leimer
- Graphic Editors — JV Agency

Printed in Czehoslovakia by Východočeské tiskárny, s. p., provoz 10, Smilova 487, Pardubice



OBSAH:



Připravujeme do čísla 6/92
Mirage 2000
Breda Ba 65
S indiánskou hlavou (dokončení)
President Masaryk

Autorem kresby na titulní straně je Zbyněk Válka.

ZÁSILKOVÁ SLUŽBA ZÁSILKOVÁ SLUŽBA ZÁSILKOVÁ SLUŽBA

Vážení čtenáři a zákazníci,
rádi bychom Vás informovali v několika následujících bodech o dosavadních zkušenostech a plánech.

- **Rychlost dodávek,** sortiment doplňujeme pravidelně — viz. dále. Největší zpoždění nastává po zaplacení, neboť ústřižek k nám jde přes Vakus minimálně 3 týdny. Pro urychlení, než budou k dispozici pětidílné složenky, prosíme o zasílání xerokopií ústřižku, jinak je nutno počítat s delší dodací dobou. Nevyhýbáme se ani zasílání na dobírku. Tu je ale nutno u objednávky vyznačit a počítat s nárůstem ceny.
- **Sortiment,** zůstává zachován z původních nabídkových listů a postupně bude rozšiřován podle možností. Novou nabídku najdete na straně 31 tohoto čísla.
- **Ceny,** se podařilo udržet pouze u minimálního množství zboží, neboť zahraniční dodavatelé podražili, což se nutně odráží v tuzemské ceně, u které hraje podstatnou roli momentální kurs Kčs. Ceny uváděné v našem nabídkovém listu proto budou vždy informativní i díky výrobním lhůtám.
- **Způsob objednávání,** zůstává zachován, pouze do doby než se objeví nový kupón můžete používat xerokopii z čísel 1 a 2 letošního ročníku, nebo stačí korespondenční lístek či dopis.
- **Nedostatkové zboží,** vedeme v patrnosti a snažíme se ho opatřit přímým dovozem, většinou z Německa. Zde ale existuje problém u kitů letadel z II. sv. války, že u obtisků chybí svastiky. Můžete si také objednávat i výrobky firem, které nejsou zastoupeny v ČSFR.

Sturmgeschütz III

Tomáš Polzner

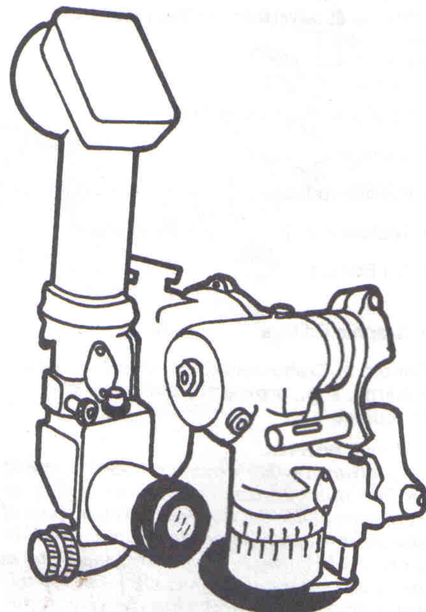
(dokončení)

Jak bylo popsáno v předešlém čísle, ve Sturmgeschützu III se podařilo dát německým pozemním silám spolehlivý a účinný bojový prostředek. Tažení na Východě však ukázalo, že dosavadní krátkohlavňové dělo nesplňuje veškeré požadavky, zvláště na efektivní boj proti středním a těžkým tankům. Urychleně se hledala náhrada, která přišla v podobě 75 milimetrového dlouhohlavňového kanónu StuK 40 L/43 o délce 43 ráží. Od obdobné zbraně v tancích Panzer IV se lišil umístěním zákluzových elementů nad hlaveň, na rozdíl od bočního uspořádání u tankového kanónu. StuK 40 si vynutil určité úpravy čelní strany nástavby a zvednutí střední části stropu (kvůli rozměrnému závěru kanónu). Na střeše vozu se objevil elektrický ventilátor. Nová verze Sturmgeschützu III dostala název Ausf. F. Následující vývoj přinesl instalaci ještě výkonnějšího kanónu StuK 40 L/48 o déle 48 ráží. Verze, do níž byl montován, dostala označení Ausf F/8, její podvozek pocházel ze středních tanků Panzer III modifikace J. Rozlišovacím znakem oproti předchůdcům je rovněž podélná instalace ventilačních krytů motorového prostoru (na rozdíl od dosavadní příčné). Konstruktérům se také zdařilo technologicky zjednodušit zadní část korby. Bezpečněji se mohla cítit i posádka, kterou nyní chránil zesílený pancíř čela korby. Na 50 milimetrový pancíř se přichytával pomocí šroubů přídavný ocelový plát o tloušťce 30 milimetrů. Dosavadní prostor nad řidičem, dosud zpravidla vyplňovaný betonem byl eliminován a získaného místa se využilo ke zvýšení stropu vozidla. Stejně se tak stalo i s obdobným prostorem na protilehlé straně kanónu. Poprvé se objevila výrobcem montovaná protipěchotní výzbroj, představovaná 7,92 mm kulometem MC 34 na střeše stroje. Kulomet ovládal nabiječ kanónu. V roce 1943 se na některých Sturmgeschützech Ausf. F. začaly objevovat představné pancéřové pláty, běžně montované až na následující variantu. Některé starší Ausf. F., když procházely rozsáhlejšími opravami, dostaly výkonnější kanón L/48. Na fotografiích je u části produkce F/8 patrna menší zjednodušená úsťová brzda, podle dostupných pramenů se vyskytovala právě jen u modifikace F/8.

Sturmgeschütz III F se objevoval prakticky na všech frontách, dokonce jako jediná verze základního typu zasáhl na africké půdě, konkrétně při operacích v Tunisku.

Nejrozšířenější verzí a zároveň jedním z nejvíce vyráběných vozidel Třetí říše vůbec se stal Ausf. G, který vydržel v programu závodu od prosince 1942 až po samý konec války, do dubna 1945. První kusy se objevily začátkem roku 1943.

Opět byla modifikována čelní stěna vozu, standardně se šrouboval na před-



Detail zaměřovače.

Gun sight in detail.

ní část korby 30 milimetrový přídavný pancéřový plát. Zadní stěnu nástavby nyní tvořila jednoduchá rovná pancéřová deska. Vzhled změnil i strop vozidla, elektrický ventilátor se snížil, u strojů pozdějších výrobních bloků se přesunul na zadní stěnu nástavby. Velitel dostal pozorovací kupoli, umožňující mu efektivněji než dosud plnit svou roli. Po jejím obvodu se nacházelo osm podélných obdélníkových otvorů, skrývajících malé periskopy, samostatně vysunovatelné. Z poklopu na vrcholu kupole se mohl vysouvat nad vozidlo dělostřelecký binokulár. Standardizoval se i tvar štítu pro kulomet, na jehož vrchní straně byl úchyt, dovolující vést v případě potřeby boj i proti vzdušnému cíli. První série měly po každé straně kanónu instalovanou trojici zadýmovacích granátometů.

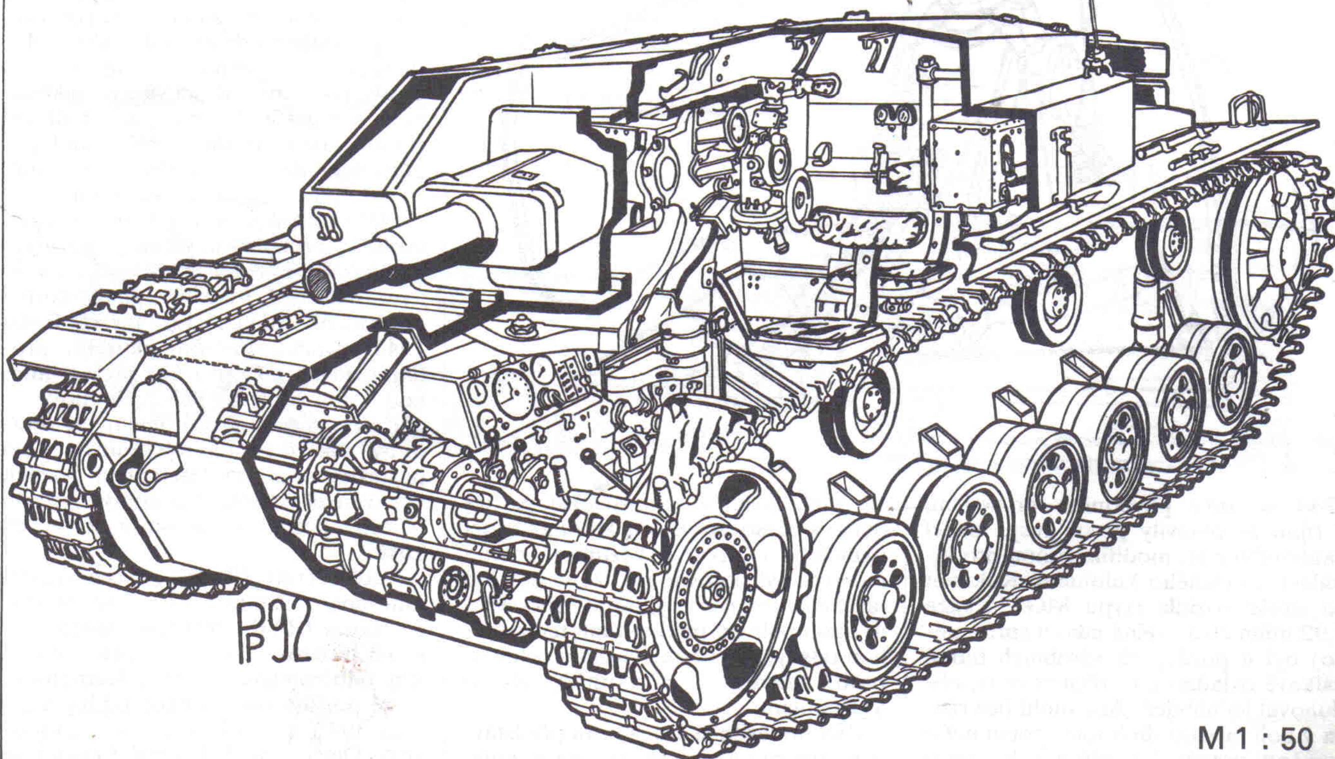
Rozšířily se i typické představné pancíře, montované ovšem až u polních jednotek. Vzhledem ke způsobu uchycení totiž vzrůstala celková šířka Sturmgeschützu natolik, že vznikaly velké problémy s nakládáním vozidel na železniční vagóny a jejich přepravou tímto způsobem.

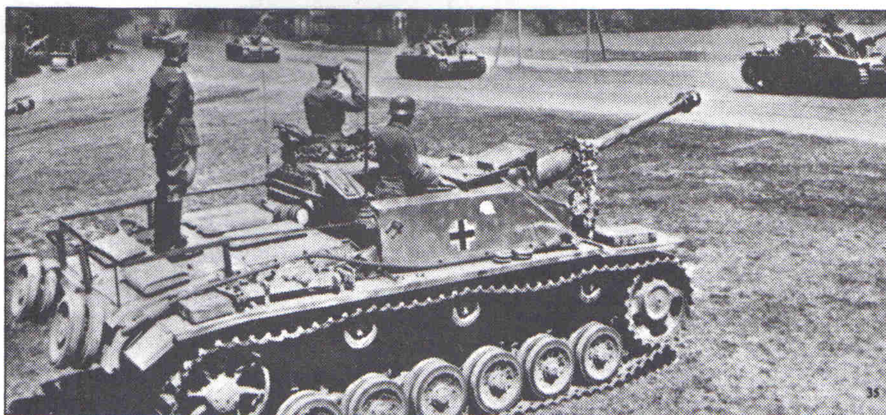
V průběhu více jak dvou let sériové výroby se Němci snažili svůj Sturmgeschütz III G stále vylepšovat a co nejvíce jej přiblížit požadavkům frontových jednotek. Například se montoval doprostřed předku nový reflektor typu Notek, dále byly definitivně vyřazeny zadýmovací granátomety prvních sérií. Velitelská kupole, relativně vysoká a chráněná jen 30 milimetrovým pancířem se stávala vítaným terčem tankoborníků a ostřelovačů nepřítele. Situace se v podstatě vyřešila namontováním odlévaných ocelových klínů před ní. Jako většina dalších typů německé obrněné techniky, i Sturmgeschütz III dostal v mnoha případech nátěr cementovou pastou Zimmerit. Její význam spočíval v ochraně před protivníkovým útokem příložnými magnetickými minami. Prvotní podněty pro použití tohoto neobvyklého nátěru přišly z východní fronty, kde příložných min často používali života si nevážící sovětští vojáci. Ve větší míře se ostatně zbraň tohoto typu rozšířila jen na východním bojišti, neboť jak známo lidský život neměl pro komunistické komisaře valnou cenu a ztráty při útocích příložnými náložemi byly enormní. Pokud prostudujete větší množství fotografií, zjistíte, že Zimmerit mívá případ od případu rozdílný vzhled. Způsobily to odlišné technologie nanášení a roztírání cementové pasty u jednotlivých výrobních závodů a polních opravárenských dílen.

Snad nejvýraznější úpravou se stalo použití tzv. Saukopfblende (volně přeloženo do češtiny prasečí hlavy), což byl nový odlévaný štít kanónu zcela odlišného tvaru oproti dosavadnímu typu. Důvodem k zavedení bylo především technologické zjednodušení a podle některých odborníků i větší procento pravděpodobnosti odražení nepřátelského granátu od hladkého oblého povrchu „prasečí hlavy“. Přestože se mělo přejít na instalaci výhradně tohoto typu masívního štítu, pro nejrůznější příčiny a problémy ve výrobě sjížděly až do konce války z montážní linky Sturmgeschützy III jak se Saukopfblende, tak se starým provedením štítu.

Osádky útočných děl již dlouho bombardovaly nadřízené i výrobní podniky požadavkem na montáž dalšího kulometu, spřaženého s kanónem, umožňujícího efektivnější likvidaci nepřátelské síly. Tuto zbraň tedy dostala až verze G, a to vlevo od hlavně kanónu (při pohledu odzadu dopředu), ovládal ji střelec děla. Sturmgeschütz III G se vyráběly vybaveny koaxiálním kulometem od června

Sturmgeschütz III Ausf. C

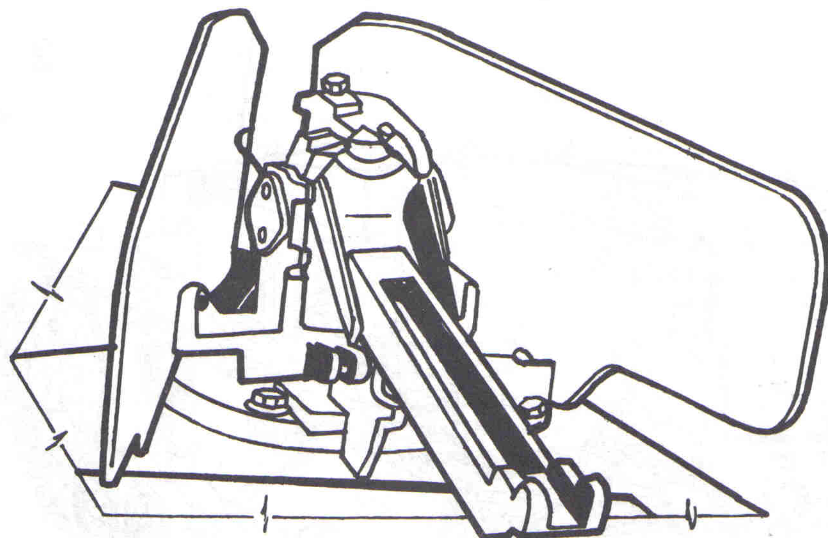




Přehlídka vozidel divize Grossdeutschland, jedná se o StuG III Ausf. G.
Parade of StuG III Ausf. G vehicles belonging to Division Grossdeutschland.



Sturmgeschütz III Ausf. G vyrobený na jaře 1943 firmou Alkett s litým krytem kanónu „Saukopfblende", zkosený pancíř po stranách věže je zalit betonem.
Sturmgeschütz III Ausf. G manufactured by Alkett in spring 1943 with cast "Saukopfblende" and concrete filling of the side front armor.



Lafeta dálkově ovládaného kulometu používaná u pozdějších variant verze G.
Remotedly controled mashine gun barbete mounted on the later G model.

1944 se štíty původního provedení, v říjnu se objevily první kusy, mající Saukopfblende, modifikovanou pro instalaci spřaženého kulometu. Kulomet na střeše vozidla (typu MG 34 ráže 7,92 milimetru, stejně jako u spřaženého) byl u pozdějších výrobních bloků dálkově ovládán z vnitřku vozidla, obsluhoval jej nabíječ. Aby mohl bez rizika v boji provést drobnou opravu nebo výměnu prázdného nábojového pásu za plný, došlo k rekonstrukci patřičných součástí vozu. Štít kulometu měl nyní šípovitý tvar a výstupní poklop nabíječe byl situován tak, že se otevíral příčně ke směru jízdy, takže při otevření obou polovin poklopu mu tento systém poskytoval vcelku slušnou ochranu proti střelám z pěchotních zbraní a střepinám.

Zjednodušilo se i uchycení představného pancíře a jeho montáž na vozidlo. Kritický nedostatek strategických surovin, mezi nimi i gumy, vedl Němce k nutnosti šetřit doslova, kde se dalo. Vodicí kladky již nedostávaly pryžové obruče a byly řešeny jako celoocelové.

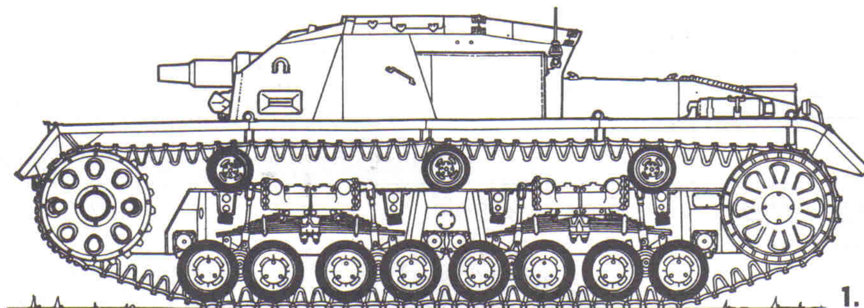
Pro potřeby východní fronty se začaly roku 1944 produkovat nové typy pásů, tzv. Winterkette, neboli zimní pásy se zjednodušeným profilem, určené zejména k pohybu na tuhém sněhu a ledu. Ostkette, tedy východní pásy, se vyznačovaly větší šířkou, a tudíž menším celkovým měrným tlakem na půdu. Konstruktéři je navrhli s ohledem na charakter bojišť v SSSR, na Balkáně a severní Itálii.

Poslední kusy měly koncem války přední pancíř korby tvořen jednolitým 80 mm ocelovým plátem, takže se eliminovalo zbytečně pracné šroubování přídavného 30milimetrového pancíře.

V důsledku velké početní převahy sovětské obrněné techniky přecházely Sturmgeschützy III na východní frontě stále více k protitankovému boji. V souvislosti s tímto posuvem bojové činnosti začali volat velitelé pěchotních útvarů opět po mobilním doprovodném prostředku, navíc poukazovali na fakt, že 75milimetrový kanón Sturmgeschütze III není stoprocentně pro dané úkoly vhodný. Proto vzniká projekt montáže standardní pěchotní houfnice FH 18 ráže 105 milimetrů do Sturmgeschützu III. Roku 1942 spatřily světlo světa první prototypy, konvertované z modifikace Ausf F. Jejich oficiální označení znělo Sturmhaubitze StuH 42 (Sdkfz 142/2), tedy česky útočná houfnice. V této podobě jich vznikl jen malý počet, neboť výroba základního typu se mezitím již transformovala na verzi Ausf G. Na její bázi se tedy stavěly běžné Sturmhaubitze 42, většina z nich se starým typem štítu a jen malý počet se Saukopfblende. Úsťovou brzdu zpravidla osádky považovaly za dosti zbytečnou a zhusta ji samy demontovaly, jak o tom svědčí více publikovaných fotografií. Kromě použití hlavní zbraně jiného druhu a ráže platí pro Sturmhaubitze 42 v podstatě to samé, co bylo řečeno o základním typu.

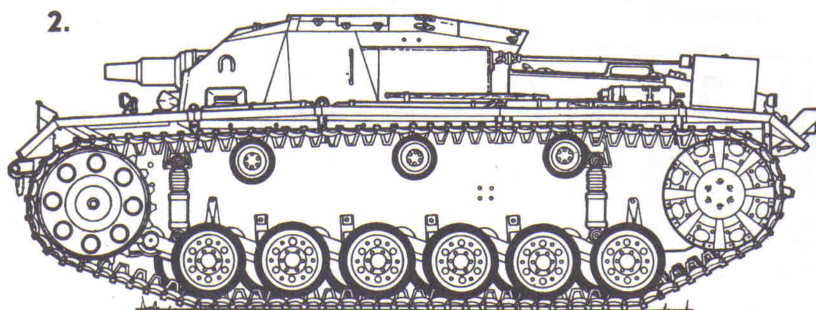
Málo známá je verze plamenometná, vzniklá překonstruováním Sturmgeschützu III F/8. Na místě kanónu se nyní nacházel rourový vrhač, chrlící oheň až na vzdálenost 59 metrů. Roku 1943 probíhal důsledný zkušební program, který měl prověřit jak technickou spolehlivost, tak předpovědět efektivitu v poli. Pro problémy se zbraní byl nakonec celý projekt uzavřen po postavení pouhých deseti vozů, později vybavených kanónem a upravených do podoby běžného standardu sériových kusů.

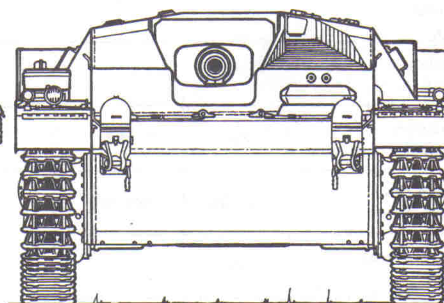
Vedle Třetí říše se v omezených množstvích dostaly spolehlivé Sturmgeschützy III i do výzbroje dalších spojenců hitlerovského Německa. Největším odběratelem se stalo Rumunsko, které posílilo své obrněné oddíly v letech 1943 a 1944 celými sto dvaceti vozy. Další z menších zemí, řadících se

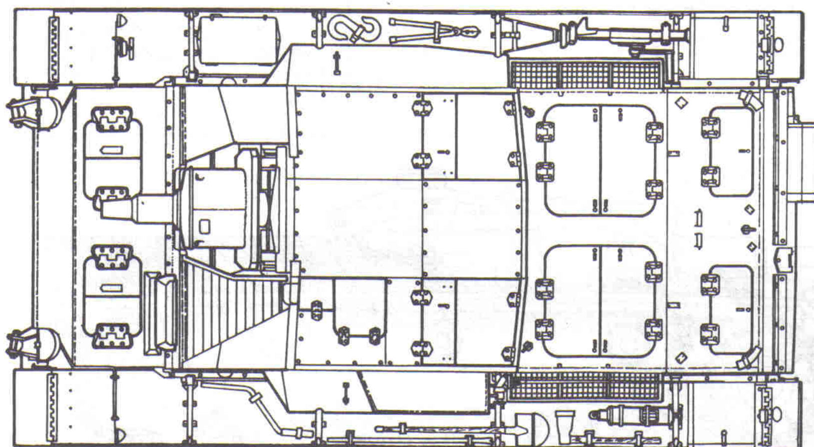


1.

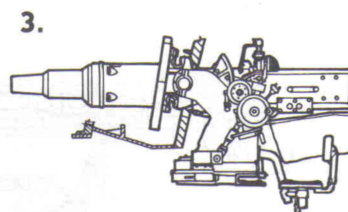
2.

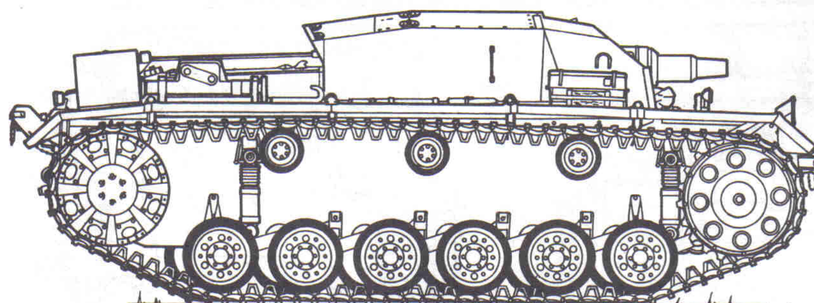


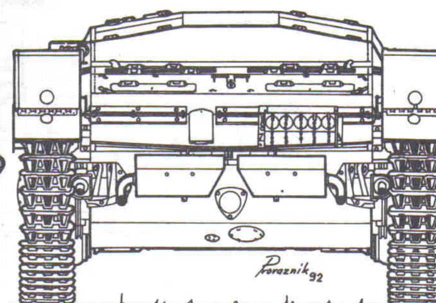




3.





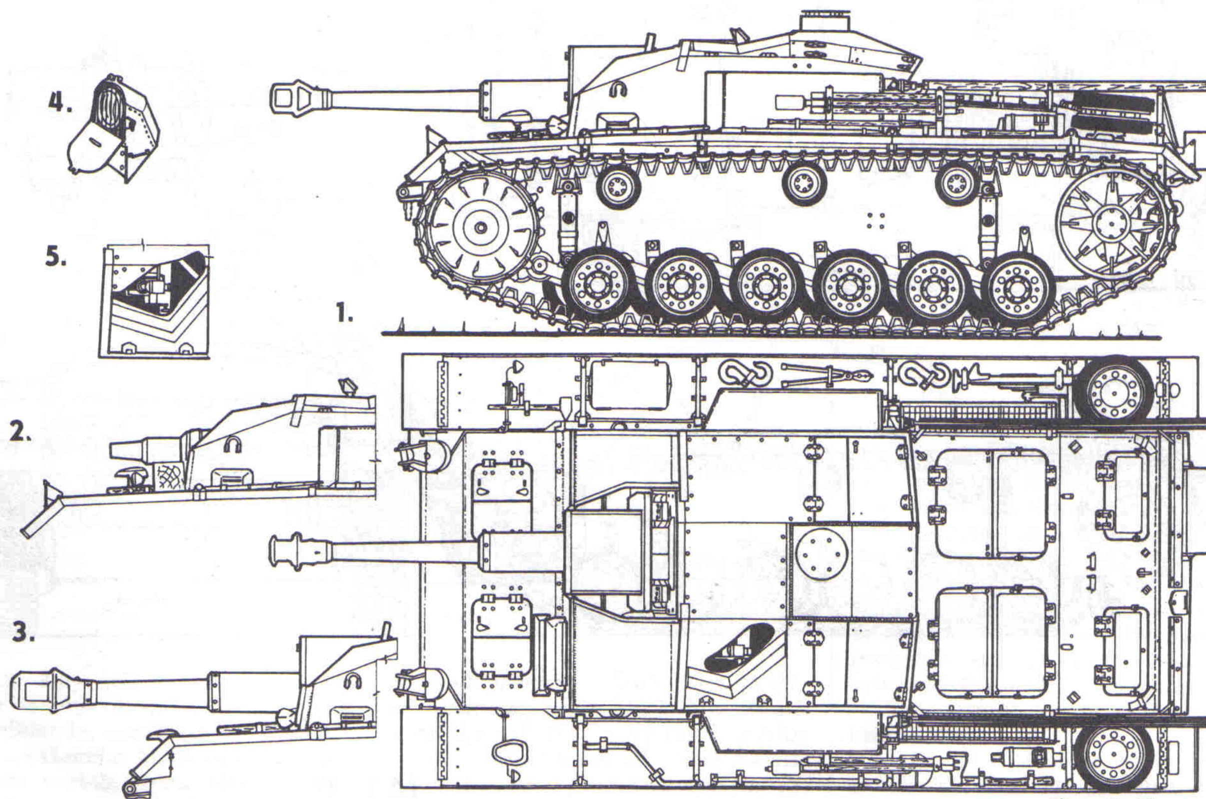


M 1 : 50

1. Jeden z pěti prototypů StuG III série „O".
2. Čtyřpohledový výkres StuG III Ausf. A.
3. 7,5 cm StuK L/24.

TABULKA TAKTICKO—TECHNICKÝCH DAT STURMGESCHÜTZ III

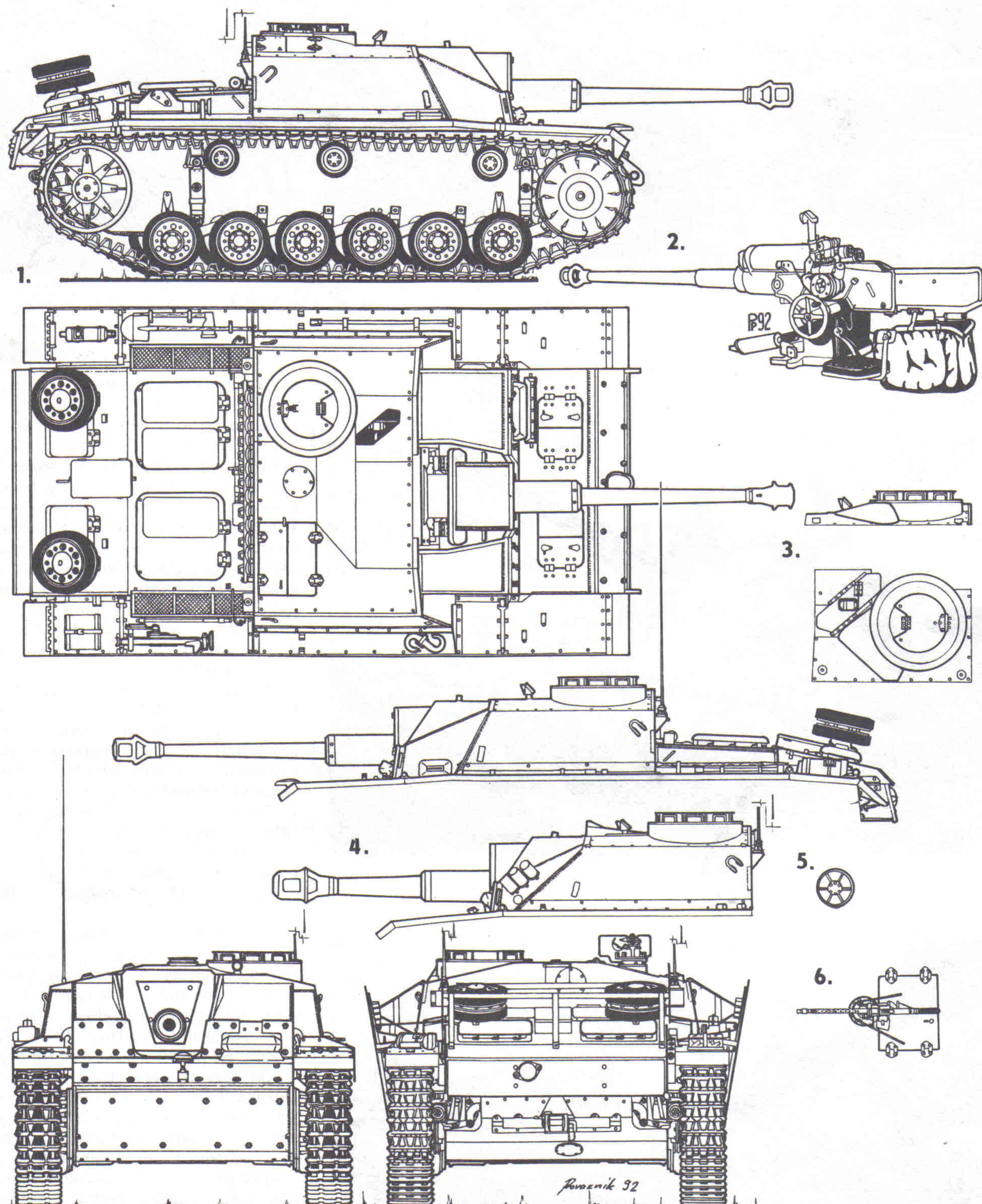
Typ	O—Serie	Ausf.A	Ausf.B	Ausf.C	Ausf.D	Ausf.E	Ausf.F	Ausf.F/8	Ausf.G	10,5 cm StuH 42
Osádka	4									
Hlavní výzbroj	7,5 cm StuK L/24						7,5 cm StuK 40 L/43 (L/48)		7,5 cm StuK 40/L/48	10,5 cm StuH 42 L/28
Zásoba munice	—		44			50	44	54	54	36
Motor	Maybach HL 108 TR	Maybach HL 120 TR	Maybach HL 120 TRM							
Výkon (k)	250	300								
Převodovka	DB/Wilson									
Zásoba paliva (l)	300		310			300	310			
Spotřeba (l/km)	280	187	195							
Dojezd (km) silnice/terén	165/95	160/100	165/95						155/95	
Max. rychlost (km)	35	30	40							
Celková hmotnost (kg)	16 000	19 600	22 000				23 200	23 400	23 900	
Rozměry (mm) délka×šířka×výška	5 665× ×2 810	5 380×2 920× ×1 950	5 400×2 950×1 960				6 310×2 950× ×2 150	6 770×2 950× ×1 850	6 770×2 950× ×2 160	6 000×2 950× ×1 850
Počet vyrobených kusů	5	30	120	100	150	284	364	250		



1. Dvoupohled na StuG III Ausf. F prvních sérií.
2. Příď StuG III Ausf. E.
3. Sturmhaubitze 42 na podvozku StuG III Ausf. F.
4. Reflektor staršího provedení.
5. Otvor kanónového zaměřovače Ausf. E.

M 1 : 50

M 1 : 50

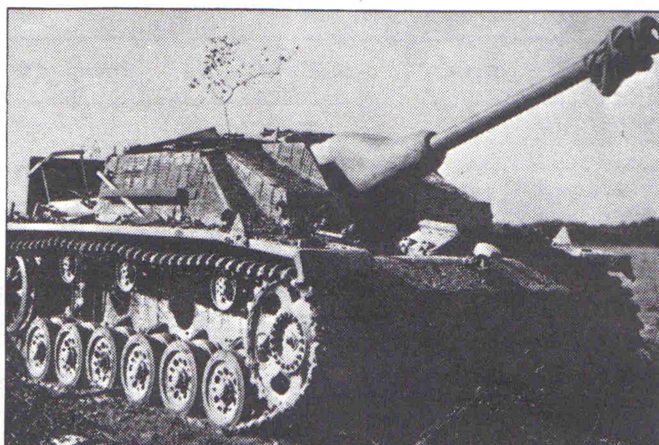


1. Třípohledový výkres StuG III Ausf. G prvních sérií, zleva pohled bez podvozku, zezadu vzhled pozdějších sérií.
2. 7,5 cm StuK 40/L/48.
3. Přivařovaná, přídavná ochrana velitelské věžičky u Ausf. G.
4. Nástavba Sturmhaubitze 42.
5. Celokovová vodící kladka pozdějších sérií.
6. Dálkově ovladatelný kulomet MG 42.



Známé foto StuG III z východní fronty, kde projíždí okolo zničených sovětských T-34.

Well known photo of StuG III passing two burnedout T-34 tanks.



StuG III Ausf. G opatřený Zimmevitem a litým krytem kanónového mechanismu, tzv. „Sankopfblende".

StuG III Ausf. G with Zimmevit and Sankopfblende.



StuG III Ausf. F s dobře patrným původním štítem kanónu.

StuG III Ausf. F with nice view of original gun shield.



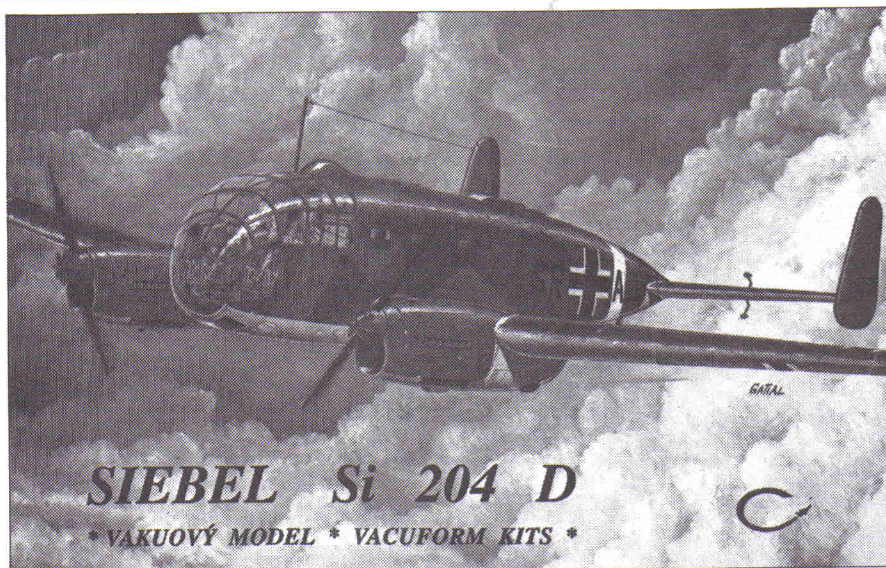
Sturmgeschütz III Ausf. G v březnu 1944 se zajímavým motivem žraločích zubů a přídavným pancéřováním pásů.

Sturmgeschütz III Ausf. G with interesting shark's teeth motiv and added armor made of tracks.

k Ose, Finsko, doplňovalo přepestrou škálu nejrůznější kořistní výzbroje materiálem kupovaným v Německu. Během roku 1943 tedy importovalo padesát devět exemplářů Sturmgeschützu III, které značně zvýšily bojovou hodnotu finských obrněných útvarů. V témže roce se rozhodlo i Bulharsko modernizovat a posílit svůj tankový park a zakoupilo v Německu padesát vozidel. Horthyho Maďarsko sice též získalo tato samohybná děla, ale v počtu pouhých deseti kusů. Konečně Itálie dostala na sklonku války v roce 1945 jen pět vozů.

Slavné bojové vozidlo nezůstalo celkem pochopitelně stát mimo zájem modelářských firem. Modelů Sturmgeschützu III tedy vzniklo několik v rozličných měřítkách. Nejstarším je verze G britského Airfixu ve zmenšení 1 : 76, varianty G a D ve stejném měřítku nabízelo japonské Nitto, jehož stavebnice dnes lisuje rovněž japonská Fujimi. V blízké dvaasedmdesátině dodává na trh modifikaci G italská Esci.

V dobách, kdy japonská Bandai ještě nabízela své excelentní modely pozemní techniky v leteckém měřítku 1 : 48, vybavené pohonnými jednotkami i interiéry, patřily do jejího výrobního programu Sturmgeschütz Ausf. D a G. Konečně v pětatřicetině jej nabízela ještě celkem nedávno japonská Tamyia, a to v obligátní variantě G, ze stavebnice však šla výměnnými díly sestavit i Sturmhaubitze 42. Doufejme, že firma letos výrobu tohoto modelu obnoví, jak se proslýchá. Existuje sice ještě jeden výrobce, nabízející v pětatřicetině verzi G, totiž japonské Gunze Sangyo, po jeho produktech však sáhne málokdo. Na našem trhu by totiž jejich cena vysoko přesáhla dva tisíce, v některých případech dokonce tři tisíce korun. V současné době si téměř jeden průměrný plat za model může dovolit dát málokdo, navíc kity Gunze Sangyo jsou sice hezké, provedením však astronomickým částkám přece jen neodpovídají.



Výrobce: CMK — MPM
Číslo: 48012
Měřítko: 1:48
Typ: Si-204D/Aero C-3A
Cena: 278 Kčs

Nový model od firmy CMK, jenž se objevuje na pultech modelářských obchodů Vás jistě uchvátí, jak pěkným přebalem pevné krabice, tak vůbec výběrem typu i měřítka této novinky. CMK se opět strefil do černého, poskytuje fanouškům Luftwaffe krasavce, který se do letošního roku ve „čtvrtkách" neobjevil.

Kit, patří do série VACU (28 dílců), obsahující mnoho stříkaných dílů (50), výtvarně průhledné tažené díly (10) leptané díly do interiéru, fotodíly a obtisky německé a české poválečné varianty.

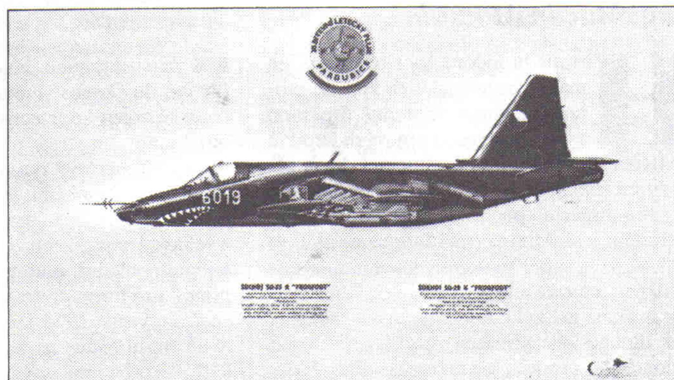
Kit je přesný a jemně rytý, dokonale pasuje. Pouhé sestavení cocpitu „z krabičky" Vás jistě ohromí, nechybí zde totiž ani plynové páky, zasklené budíky apod. Si-204 poskytuje variantu i s otevřenými dveřmi na obou stranách trupu, kde však je nutné přiložit skalpel k nim a vytvořit vnitřní žebrování a vybavení střední části trupu. Více modelářského ztvárnění si zaslouží i podvozkové šachty. Dodělání potřebují i motory, jejich otevřená čela poskytují volné ruce pro fantazii každého z Vás. U cocpitu chybí pouze upínací pásy na sedadlech a radioaparatura za levým sedadlem. Křídlům chybějí poziční světla, též zádové signální světlo v konci trupu chybí.

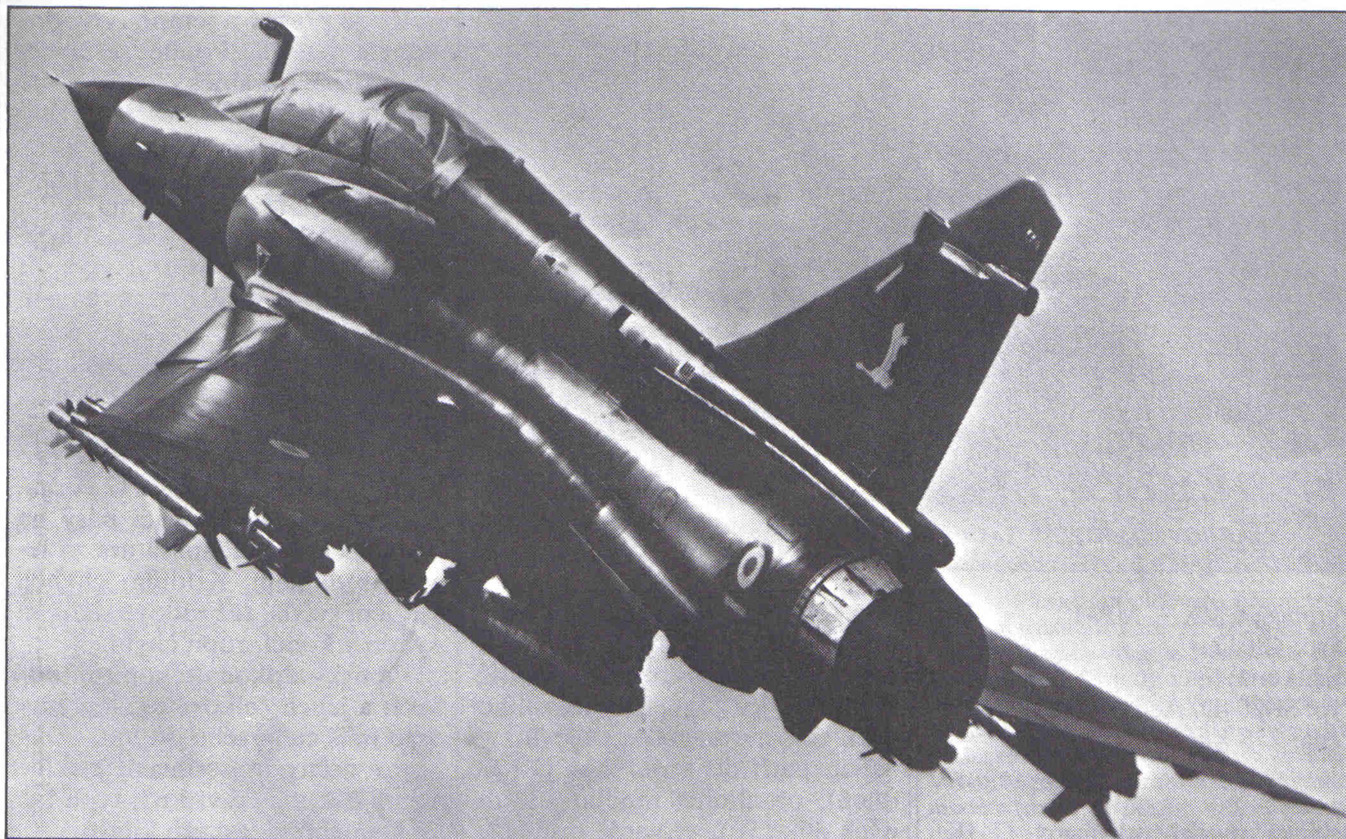
Obtisky dokonale kopírují povrch a jejich celková kvalita zvyšuje finiš celkového dojmu.

Po pečlivém sestavení získáte velmi hezkou „čtvrtku", typu tak oblíbeného u českých kitařů.

Slovo závěrem:
určitě doporučuji a firmě CMK opět díky.

Petr Hanuš





MIRAGE 2000

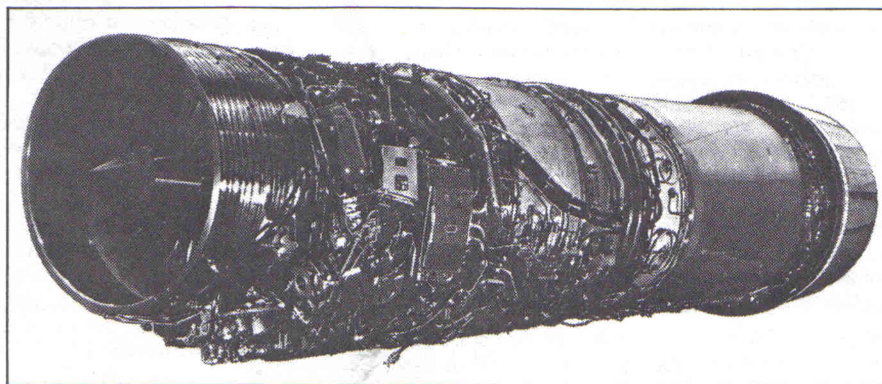
Ing. Martin Mamula

Historie proudové éry letectví zná jen málo výrobců letadel, kteří se mohou pochlubit obchodně úspěšnou vývojovou řadou bojových letounů několika po sobě jdoucích generací. Mezi západními leteckými firmami lze jako příklad takového úspěchu jmenovat i firmu Dassault Aviation, jejíž Mirage (fata morgana, přelud) jsou již po více než tři desítky let chloubou vojenského letectva a ukazatelem vyspělosti průmyslu země galského kohouta. Svému výrobci pak dlouhodobě přinášejí značné zisky nejen z domácího prodeje, ale také z rozsáhlých exportních dodávek.

O zdařilé konstrukci strojů Mirage svědčí i ta skutečnost, že ve francouzském letectvu vojenském (L'Armée del l'Air) vedle sebe slouží různé verze těchto strojů tří vývojových generací. Kromě více než dvou stovek letounů Mirage F1, které jsou v současné době nejpočetněji zastoupeným bojovým typem francouzských vzdušných sil, k nim patří okolo stotřiceti koncepčně nejstarších „miráží" III a V, vedle nichž dosluhuje osmnáct strojů verze IVP určené pro průzkumné a útočné akce s jadernými zbraněmi. „Špičku oštěpu" L'Armée de l'Air pak tvoří různé varianty soudobé Mirage 2000, jíž je věnován tento článek.

Začátek prací, vedoucích k sestrojení budoucího bojového typu Mirage 2000, spadá do první poloviny 70. let. V tomto období firma Avions Marcel Dassault-Breguet Aviation (název Dassault Aviation platí od dubna 1990) usilovně pracovala na koncepčním řešení perspektivního bojového letounu ACF (Avion de Combat Futur) určeném pro francouzské vojenské letectvo. Zatímco počáteční návrhy nového stroje představovaly dvoumotorový víceúčelový typ, později firma rozpracovala projekt lehčího jednomotorového stroje více vyhovujícího francouzským potřebám a velikosti vojenského rozpočtu. Konečné rozhodnutí ohledně podoby budoucího letounu přinesl pro firmu dramatický rok 1975. Nejprve 7. července 1975 Dassault-Breguet definitivně ztratil naději na úspěch v „obchodu století" — programu náhrady zastaralých Starfighterů v několika evropských členských státech NATO, když jeho „želízko v ohni" Mirage F1E muselo kapitulovat před kvalitami amerického stroje F-16. Koncem roku došlo i na budoucí Mirage 2000. První oficiální zprávy o připravovaném letounu se objevily 10. října a krátce před vánočními svátky, 18. prosince byl projektovaný stroj ve svojí konečné jednomotorové podobě schválen francouzskou vládou jako hlavní bojový typ L'Armée de l'Air pro období od poloviny 80. let. Označení programu Mirage 2000 bylo oficiálně přijato v květnu 1976.

Při návrhu nové Mirage se Dassaultovi konstruktéři opírali především o bohaté zkušenosti jak s první generací strojů téhož jména, u níž se uplatnila aerodynamická koncep-



Pohonná jednotka letounu Mirage 2000C — SNECMA M-53.

SNECMA M-53 the Mirage 2000C powerplant.

ce bezocasého letounu s delta křídlem, tak i o poznatky získané při vývoji klasicky řešené Mirage F.1 s šípovým křídlem. Obě aerodynamické koncepce vykazovaly své klady a zápory. Bezocasá delta se ukázala jako vynikající z hlediska minimalizace vlnového odporu, využitelného vnitřního prostoru křídla a jeho konstrukční efektivnosti. Na druhé straně takto řešené letouny nepodávaly nejlepší výkony v manévrovém boji a jejich vzletově-přistávací charakteristiky (VPCH) nebyly nijak oslnivé. Naproti tomu u klasicky řešené Mirage F.1 se podařilo zlepšit manévrovatelnost a VPCH, ovšem za cenu zvýšení vlnového odporu a použití konstrukčně méně efektivního půdorysu křídla. Před tvůrci „dvoutisícovky" tedy zjevně stál náročný úkol — pokusit se spojit přednosti dvou předchozích generací strojů Mirage v jednom draku.

Po pečlivém rozboru se Dassaultovi konstruktéři rozhodli znovu „oprášit" koncepci bezocasého letounu s trojúhelníkovým křídlem, tentokrát ovšem v kvalitativně nové podobě stroje s „umělou" elektroimpulsním systémem řízení zajišťovanou stabilitou. Uplatnění principiálně nového systému řízení umožnilo využít již jmenovaných výhod „delta" křídla a zároveň vedlo k značnému potlačení jeho vrozených nedostatků. Při konstrukci nové „miráže" se počítalo i s využitím dalších pokrokových prvků z oblasti aerodynamiky, konstrukce draku či letounových systémů a řešení pilotní kabiny. Mezi novinky v rodině Dassaultových strojů patřily jemně řešené splývavé přechody mezi křídlem a trupem, malé plošky na vstupech vzduchu plnící obdobnou funkci jako „virové přechody" klasicky řešených letounů, automaticky ovládané dvoudílné sloty na náběžné hraně křídla a také moderní kompozitní materiály vyztužené uhlíkovými a bórovými vlákny, s nimiž se již od počátku počítalo v konstrukci některých částí draku. Útroby připravovaného stroje pak měly pojmout nový dvouproudový motor SNECMA M53 nahrazující známou řadu pohonných jednotek Atar používaných v předchozích typech „miráží", nové mělo být i digitální avionické vybavení zahrnující — centrální palubní počítač a pulsní dopplerovský radiolokátor. Velkou pozornost konstruktéři věnovali návrhu nově řešené pilotní kabiny vybavené elektronickými displeji a progresívní prvky v sobě nesl i hydraulický systém o na svoji dobu vysokém tlaku 28 MPa.

Úvodní etapa vývoje byla po několika letech vývoje úspěšně završena vzletem prvního prototypu v pátek 10. března 1978. Přesně v 17 hodin 5 minut místního času se od betonu dráhy zkušební základny v Istrés (nedaleko Marseille) odlepila šedomodrá Mirage 2000-01 vyzdobená francouzskou trikolorou na směrovém kormidle. Za řízením novotou vonícího stroje seděl tehdejší šéfpilot firmy Dassault-Breguet, dlouholetý úspěšný zalétávač strojů Mirage Jean Coureau. Během 1 hodiny 5 minut trvajícího letu dosáhla „dvoutisícovka" vynikajících výkonů, výšky 12 200 metrů a rychlosti odpovídající M 1.3 První prototyp ještě nenesl plné vybavení a stejně jako další zkušební stroje následující během prvních letových zkoušek se musel spokojit s méně výkonným motorem M53-2 o tahu 83,4 kN s přídavným spalováním. Zajímavostí prvního letu Mirage 2000 nesporně bylo jeho zřejmě úmyslné načasování do období těsně před volbami.



Mirage 2000C tankující za letu.

The Mirage 2000C refneling in the air.

V případě vítězství francouzské levice totiž firmě Dassault-Breguet hrozilo zestátnění a starý pán, poslanec francouzského parlamentu Marcel Dassault chtěl vysokými výkony dosaženými v průběhu záletu demonstrovat technickou nadřazenost soukromého průmyslu nad státním sektorem. „2000-01" se do vzduchu dostala znovu až 22. dubna po pečlivém vyhodnocení záznamů naměřených parametrů předchozího letu. Zhruba po čtyřech měsících zkoušek následovala další důležitá událost — letové předvádění na aerosalónu v britském Farnborough. Zde se dostalo velmi kladného hodnocení obratnosti ještě syrové „dvoutisícovky" a jejímu chování při malých rychlostech. Při rendez-vous s pístovým Piperem Seneca, který na palubě nesl fotografa britského týdeníku Flight, dokonce zkušební pilot Mitaux-Maurouard „pózoval" před objektivem fotoaparátu s letounem „nataženým" na velký úhel náběhu při rychlosti okolo 220 km/h.

Krátce po skončení aerosalónu se do programu letových zkoušek zapojil i druhý prototyp „2000-02", první stroj určený pro montáž digitálního autopilota SFENA a digitální datové sběrnice propojující jednotlivé součásti zbraňového systému. Společným rysem „nula-jedničky" i „nula-dvojky" bylo použití částečného mechanického zálohování systému elektroimpulsního řízení, které se na následujících letounech s definitivně vyřešeným systémem řízení již nevyskytovalo. Koncem října 1978 měla již nová Mirage za sebou „výlet" do oblasti rychlosti řádu M2 ve velkých výškách, v blízkosti země se pohybovala nadzvukovou rychlostí a největší úhel náběhu dosažený ve vodorovném ustáleném letu činil slušných 25 stupňů.

Třetí prototyp „2000-03" zároveň představující první stroj určený pro montáž prvního typu operačního radiolokátoru Thomson-CSF RDM (Radar Doppler Moltifonction) se do vzduchu poprvé dostal 26. dubna 1979, první vzlet s radarem RDM pak uskutečnil 13. listopadu 1980.

Poslední z prototypů sloužících vývoji první sériové verze, stíhací Mirage 2000C, označený „2000-04" se do zkoušek zapojil 12. května 1980. V druhé polovině téhož roku, 11. října se také poprvé vznesl na vlastní náklady firmy vyvinutý prototyp „spárky" Mirage 2000B-01, s nímž firma počítala i pro z obchodního hlediska důležité demonstrační lety pro potenciální zákazníky. Zálet měl hladký průběh a stejně jako předchozí čtyři jednomístné prototypy i „spárka" během prvního letu překročila rychlost zvuku.

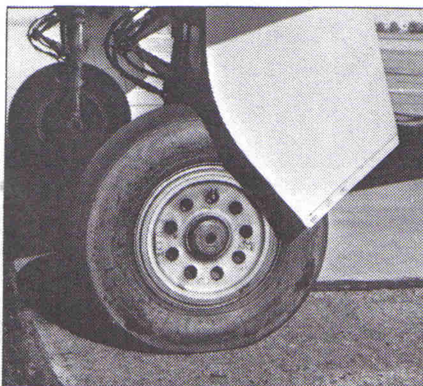
O úspěšnosti původního aerodynamického návrhu „dvoutisícovky" svědčí i minimální počet vnějších změn prováděných během vývoje. Zásahy do draku se omezily pouze na úpravu tvaru svislé ocasní plochy zahrnující zmenšení její výšky a zvětšení šípovitosti její náběžné hrany, překonstruování oddělovačů mezní vrstvy na vstupech vzduchu k motorům a prodloužení aerodynamického přechodu křídlo-trup za úroveň odtokové hrany křídla.

První sériově vyrobenou jednomístnou Mirage 2000C zalétl Guy Mitaux-Maurouard 20. listopadu 1982. Stroj číslo 1 opouštěl výrobní linku montážního závodu v jihofrancouzském Bordeaux opatřen nově přijatým kamuflážním schématem složeným z nepravidelných polí světle modré a šedé barvy, které bylo zvoleno vzhledem k hlavním úkolům první sériové verze — přepadovému stíhání a vybojování vzdušné nadvlády. První sériový kus dvoumístné obdoby „céčka", Mirage 2000B (číslo 501) se do vzduchu poprvé dostal až 7. října 1983. Z důvodů zpoždění vývoje motoru a specializovaného typu radiolokátoru se první vyrobené Mirage 2000 verzí C a B (tyto letouny jsou někdy společně označovány jako 2000DA-Défence Aérienne tj. protivzdušná obrana) musely spokojit s provizorní verzí motoru M53-5 o tahu 88,3 kN a víceúčelovým radiolokáto-



První sériová Mirage 2000N zachycená během letu v malé výšce.

First production Mirage 2000N in low-level flight.



Detail disku kola hlavní podvozkové nohy.

Main landing gear wheel disc in detail.

rem RDM původně navrženým spíše s ohledem na potřeby exportních zájemců než francouzské protivzdušné obrany. Definitivní verze motoru o tahu 95,1 kN označovaná M53P-2 spolu se specializovaným radiolokátorem Thomson-CSF RDI (Radar Doppler á Impulsions), který je optimalizován pro boj se vzdušnými cíli se verze „C" dočkala v roce 1987 počínaje 38. vyrobeným letounem číslo 38. U „spárek" byly stejné změny zavedeny od šestnáctého vyrobeného kusu (číslo 516).

První sériovou Mirage 2000C dodanou francouzskému letectvu se stal letoun číslo 3, který byl krátce po svém zalétávání 15. března 1983 předán zkušební jednotce Escadrille de Chasse 24/118 (stíhací letka 24/118), která je zapojena do činnosti zkušebního leteckého střediska — Centre d'Expérimentation Aériennes Militaires — (CEAM) v Mont-de-Marsan. Krátce poté se v Mont-de-Marsan objevila i další „céčka", zatímco první Mirage 2000, která byla oficiálně uznána za operačně způsobilou, byla peruť EC 1/2 nesoucí tradiční jméno Cigognes (čápi) umístěná v Dijonu. Slavnostní ceremoniál, který se při této příležitosti konal 2. července 1984, měl ovšem i přes přítomnost francouzského ministra obrany a velitele letectva poněkud formální ráz, protože letadlový park peruti byl na patřičný počet doplněn několika „přemalovanými" stroji zapůjčenými z CEAM. Hlavní údaje o francouzských jednotkách vyzbrojených stíhacími Miragemi 2000 obsahuje tabulka, zbývá se jen zmínit o výhledech francouzského letectva do budoucna. L'Armée de l'Air hodlá celkem zakoupit 169 strojů Mirage 2000C a 23 Mirage 2000B potřebných pro vyzbrojení plánovaných



Pozemní personál vyzbrojuje Mirage 2000C jednotky EC 2/5 „Ile de France", kdesi v Saudské Arábii pravděpodobně na základně Al Ahsa. V popředí raketa Magic 2.
Mirage 2000C of EC 2/5 "Ile de France" is armed by ground personnel somewhere in Saudi Arabie probably Al Ahsa airbase. In the foreground is Magic 2 misille.







Mirage 2000C jednotky EC 1/2 „Cicognes" sídlící na základně v Dijonu.
Mirage 2000C of EC 1/2 "Cicognes" based at Dijon.



čtyř stíhacích křídel o třech perutích, přičemž dodávky posledních stíhacích strojů jsou plánovány na rok 1998.

Další důležitou kapitolu programu Mirage 2000 představuje vývoj její první specializované verze — nosiče jaderných zbraní Mirage 2000N určené pro náhradu k taktickým jaderným útokům vyčleněných strojů Mirage IIIE a Jaguar. Rozhodnutí o vývoji tohoto stroje padlo v polovině roku 1979, kdy byly také objednány jeho dva prototypy. Jako základ konstrukce draku nového „enka" posloužila stejná část starší dvoumístné Mirage 2000B, zesílená s ohledem na podmínky trvalého letu rychlostí 1 100 km/h v blízkosti zemského povrchu. Zatímco v případě draku se jednalo spíše o dílčí konstrukční zásahy, zásadní změny se dotkly složení palubní avioniky. V přídi letounu se objevil nový radiolokátor Thomson-CSF Antilope V schopný práce v režimech přesného mapování zemského povrchu a kopírování terénu; s ohledem na novou úlohu došlo také k úpravám navigačních systémů a pro objektivní kontrolu výsledků útoku nese letoun pevně zastavěnou svislou fotokameru. Novinky se objevily i v sortimentu podvěsů. Na centrální podtrupový závěsník se podvěšuje hlavní zbraň letounu — řízená střela ASMP s jadernou hlavicí, na vnitřní křídlové závěsníky pak lze umístit nové přídavné nádrže o objemu zvýšeném z původních 1 700 na 2 000 litrů. První prototyp nukleární verze (N-01) řízený pilotem Michelem Portou se do vzduchu poprvé dostal 3. února 1983. V červnu následoval debut letounu na pařížském aerosalónu a 21. září se do programu zkoušek zapojil i prototyp N-02. První sériová Mirage 2000N číslo 301 byla oficiálně předána francouzskému letectvu, konkrétně zkušebnímu středisku CEAM 19. února 1987, první operačně způsobilou jednotkou byla 1. července 1988 prohlášena EC 1/4 Dauphiné v Luxeuil. Počáteční série 31 letounů Mirage 2000N (výrobní čísla 301—331) bylo vyrobeno v čistě nukleárním standardu — K1, od poloviny roku 1990 (a od čísla 332) opouští výrobní linku podverze „2000N-K2", která může využít i omezeného sortimentu konvenční výzbroje.

V případě Mirage 2000N francouzské vojenské letectvo žádá nákup 75 letounů, které jsou již objednány u výrobce. Konec výroby



Mirage 2000D na loňském pařížském aerosalónu. Levý vnější křídlový závěsník nese protiletadlovou raketu Matra Magic 2, blíže k trupu je umístěna protizemní řízená střela AS-30L a na vnitřním křídlovém závěsníku je podvěšen kontejner s infračerveným systémem pro noční vidění. Na pravém vnitřním křídlovém závěsníku je pak laserový systém pro značkování cílů.

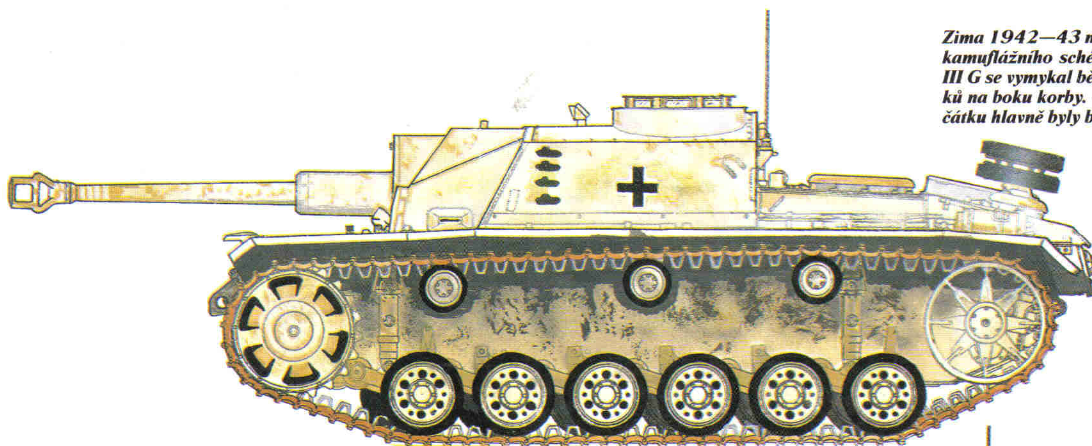
Mirage 2000D at the last year's Paris Air Show. Outer port wing pylon carries Matra Magic 2 air-to-air missile, midwing pylon is mounted with AS-30L air-to-ground missile and inner wing pylon carries thermal-imaging night vision system. Laser target designator is mounted on the inner starboard wing pylon.

„enka", jenž je naplánován na letošní rok, ovšem neznamená úplný konec výroby útočných „miráží". Mirage 2000N bude pouze na výrobní lince nahrazena upraveným útočným provedením 2000D (do roku 1990 byla tato verze značena N'), které není vybaveno pro přepravu střel ASMP, nicméně může přenášet taktické jaderné pumy. První stroj „2000D" byl zalétán 19. února 1991, počáteční dodávky se předpokládají ještě letos, přičemž výroba sto pěti požadovaných kusů se pravděpodobně protáhne až do roku 2000.

V příštím čísle bude článek dokončen informacemi o exportu do zahraničí, perspektivami dalšího vývoje a popisem nasazení v Zálivu.

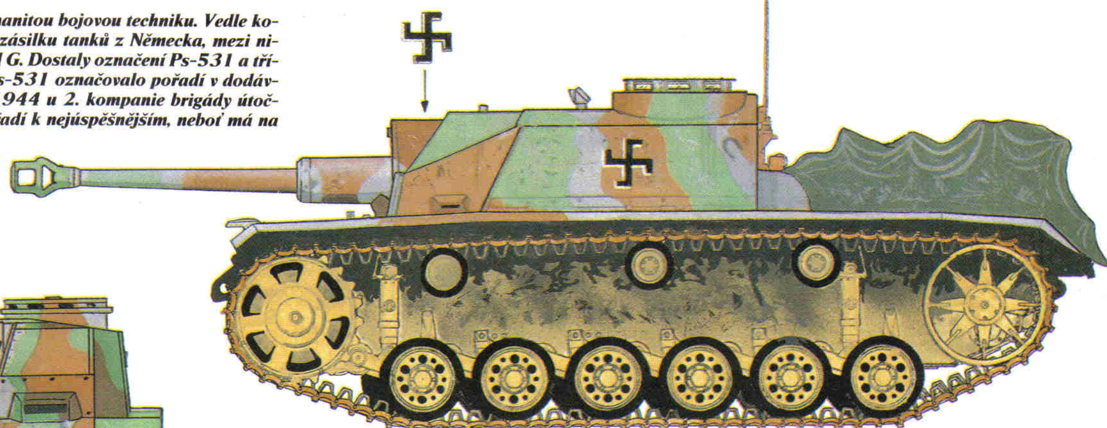
Mirage 2000C

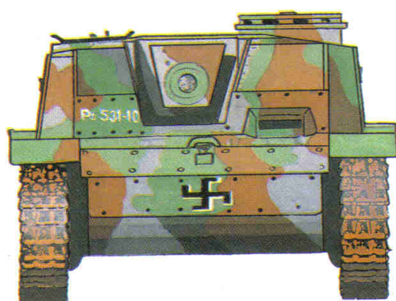
M 1 : 72



Zima 1942—43 nutila obě válčící strany ke změně kamuflážního schématu na bílý nátěr. Tento StuG III G se vymykal běžnému standardu siluetami tanků na boku korby. Oproti tomu bílé proužky na začátku hlavně byly běžným označením vítězství.

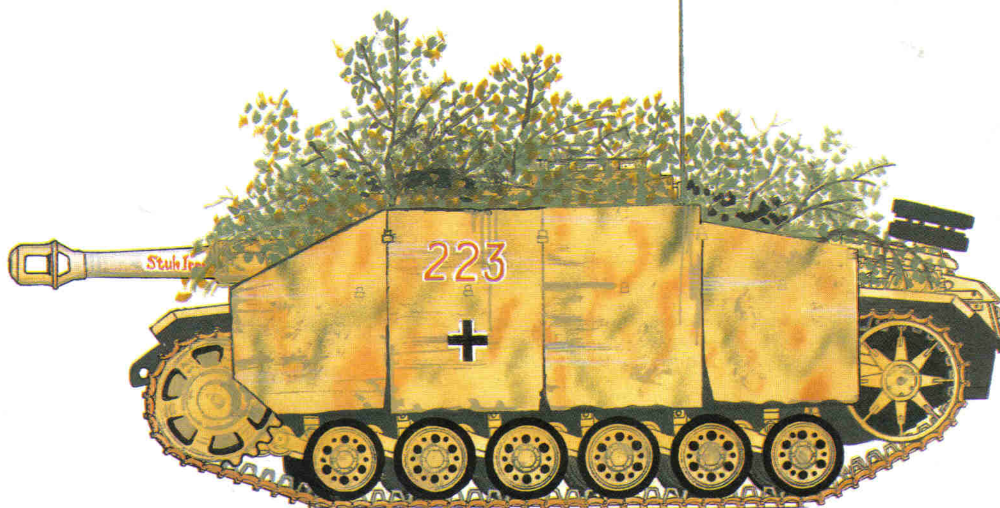
Finská armáda používala rozmanitou bojovou techniku. Vedle kořistních strojů obdrželi Finové zásilku tanků z Německa, mezi nimiž bylo i 43 Sturmgeschütz III G. Dostaly označení Ps-531 a tříbarevnou kamufláž. Číslo za Ps-531 označovalo pořadí v dodávce. Tento stroj bojoval v roce 1944 u 2. kompanie brigády útočných děl v Ensu. Mezi nimi se řadí k nejúspěšnějším, neboť má na kontě 11 zničených tanků.



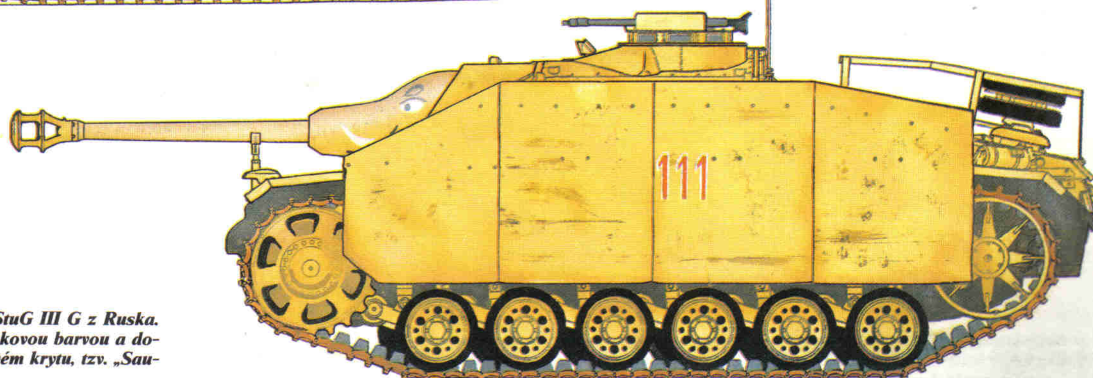


StuG III Ausf. G. ukořistěný Rusy po bitvě u Melitopolu si ponechal základní pískovou barvu, kterou doplnila Rudá armáda o hvězdy a velmi nepravidelný nápis „Smrt německým okupantům“.



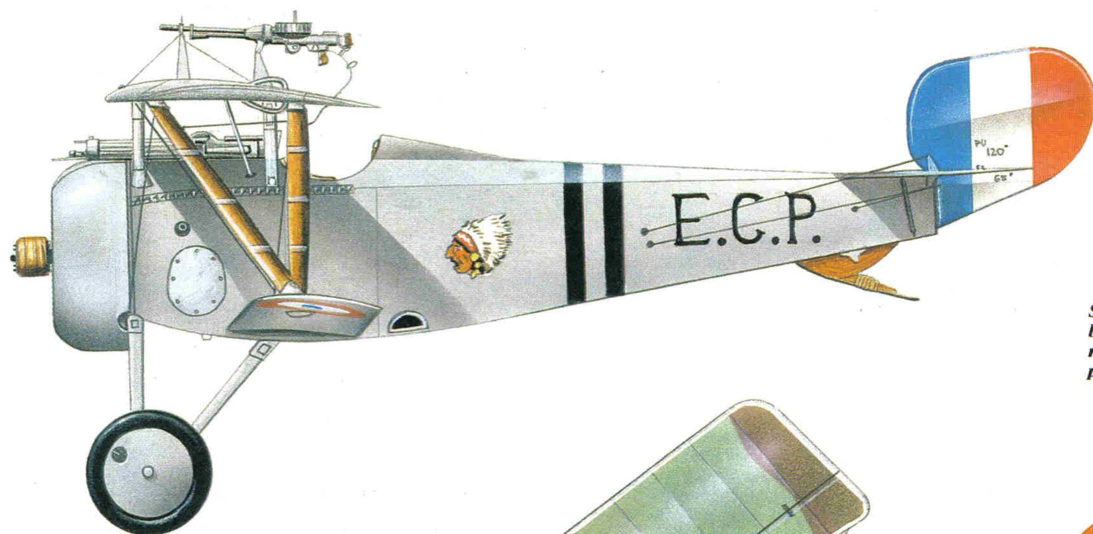


Zástavbou 105 mm houfnice vznikl stroj, s označením Sturmhaubitze (StuH) 42. Tato houfnice bojovala v roce 44 na východní frontě s třímístným číselným kódem převzatým od pancéřových divizí.



Stejně číselně označený byl i tento StuG III G z Ruska. Byl nastříkán na všech plochách pískovou barvou a doplněn sloní hlavou na litém kanónovém krytu, tzv. „Saukopfblende“.

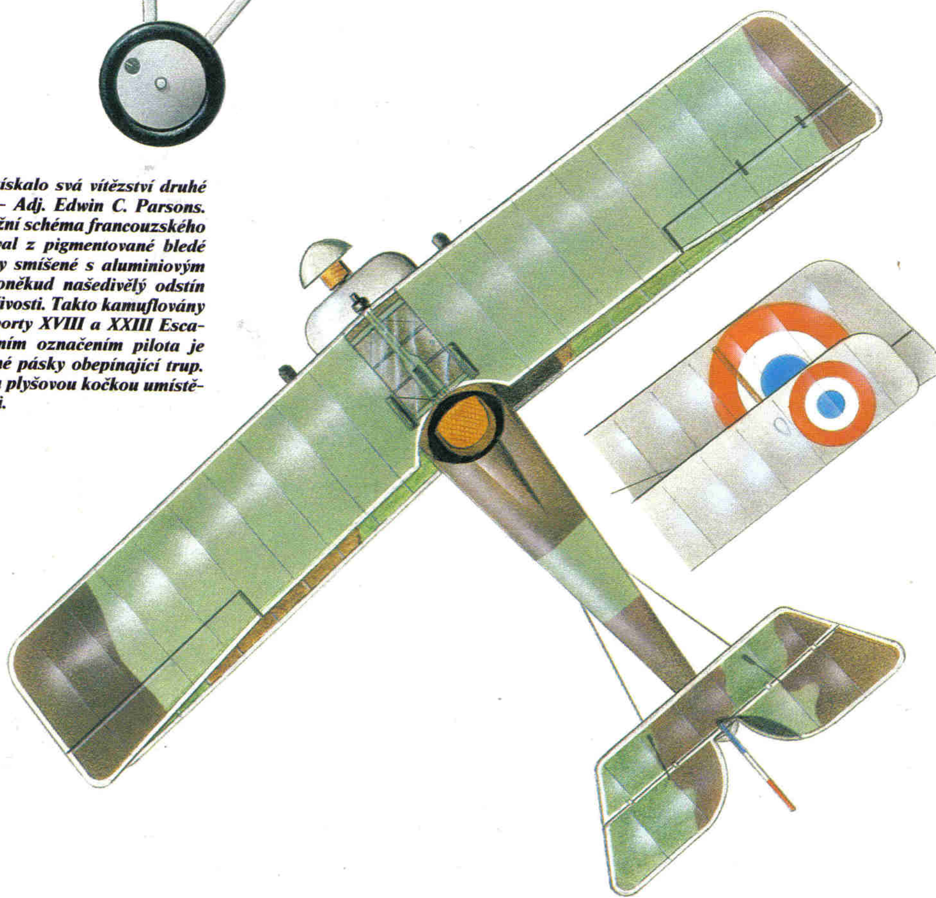
Autor kreseb — Zbyněk Válka



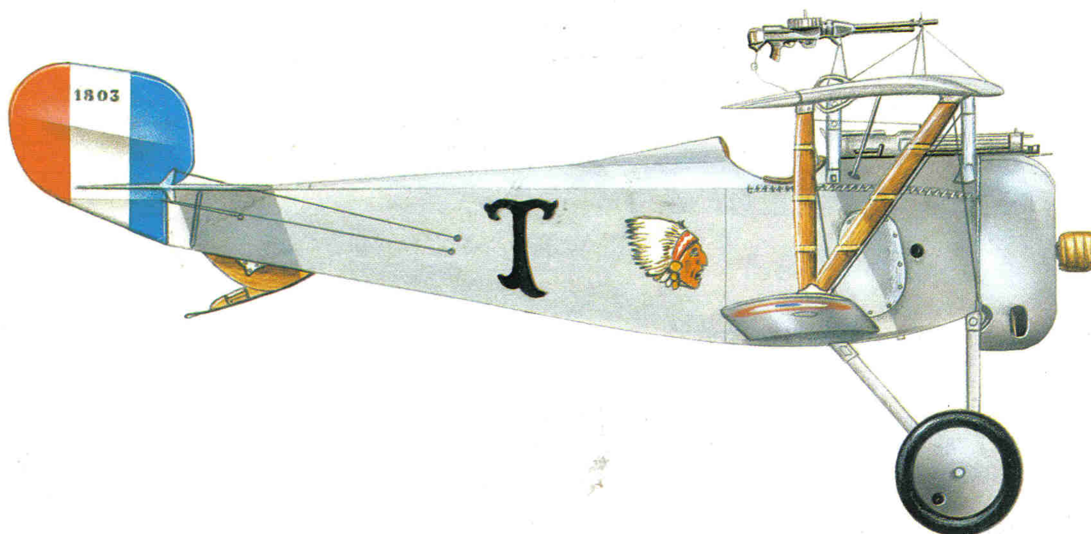
Starší, tzv. seminolský, typ
blém nebyl stylizován, což z
na každém letounu poněku
pouze reprezentativní.



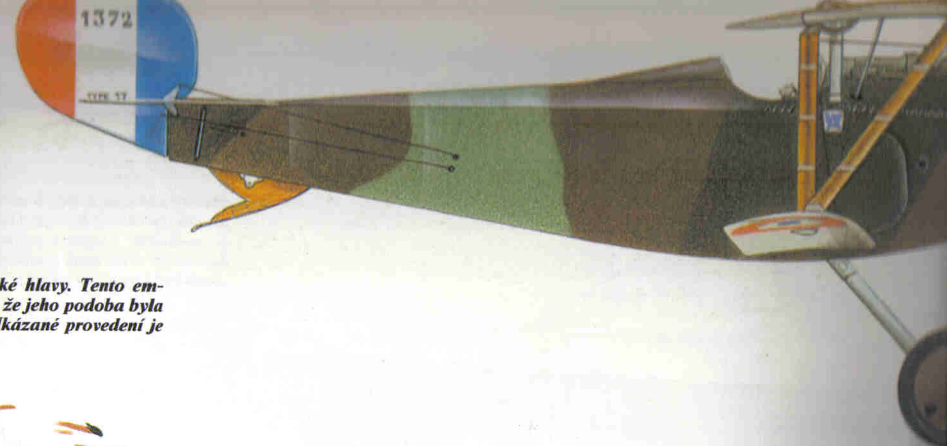
Na tomto Nieuportu XVII získalo svá vítězství druhé po Lufberym eso N 124 — Adj. Edwin C. Parsons. Stroj nese pozdější kamuflážní schéma francouzského letectva. Tento nátěr sestával z pigmentované bledé žlutě okrové lakované barvy smíšené s aluminiovým práškem. Výsledkem byl poněkud našedivělý odstín hliníkové barvy omezené zářivosti. Takto kamuflovány byly všechny pozdější Nieuporty XVIII a XXIII Escadrille Lafayette. Individuálním označením pilota je černý monogram a dva černé pásky obepínající trup. Parsons někdy létal s černou plyšovou kočkou umístěnou ve střední vzpěrové sekci.



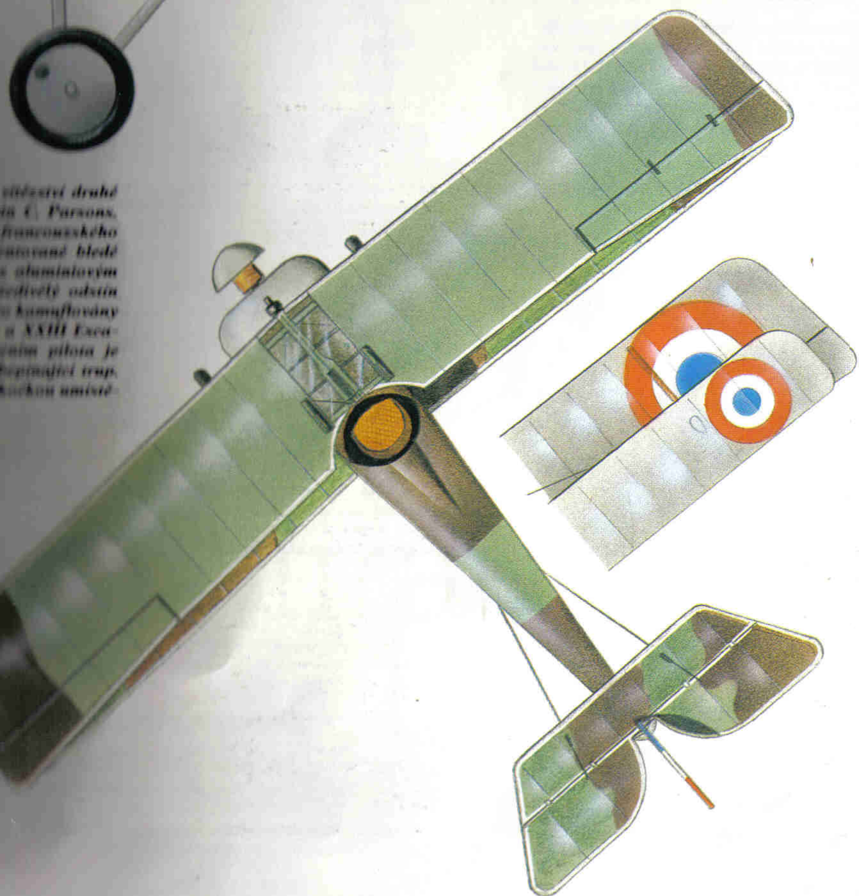




S Nieuportem XVII č. 1803 s největší pravděpodobností létalo třetí eso N 124, Lt. William Thaw, jehož osobním označením bylo písmeno „T". Hlava Indiána je poněkud více vpředu než u ostatních strojů. Letoun má průhledný potah baldachýnu horního křídla.



...vítězství druhé
...n C. Parsons.
...francouzského
...ntované bledě
...s aluminiovým
...jedivělý odstín
...kamuflovány
...a XXIII Esca-
...ným pilota je
...bepínající trup.
...kočkou umístě-



Starší, tzv. seminolský, typ indiánské hlavy. Tento emblém nebyl stylizován, což znamená, že jeho podoba byla na každém letounu poněkud jiná. Ukázané provedení je pouze reprezentativní.



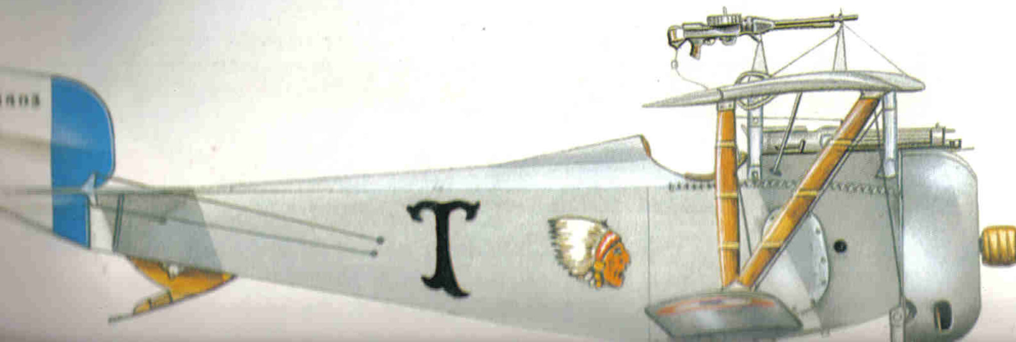
Na jednom z prvních Nieuportů XVII N 1 2 4 ...
č. 1372 je představitelem Nieuportů XVII 1...
vrtulí, slabé mezikřídelní vzpěry. Kromě toho...
chýn horního křídla. Kamuflován je na horní...
zelené barvy. Spodní plochy, kryt motoru, k...
křídel a VOP zvrchu! Na pravé straně kokpi...
chýnovou vzpěrou na pravém boku trupu mí...



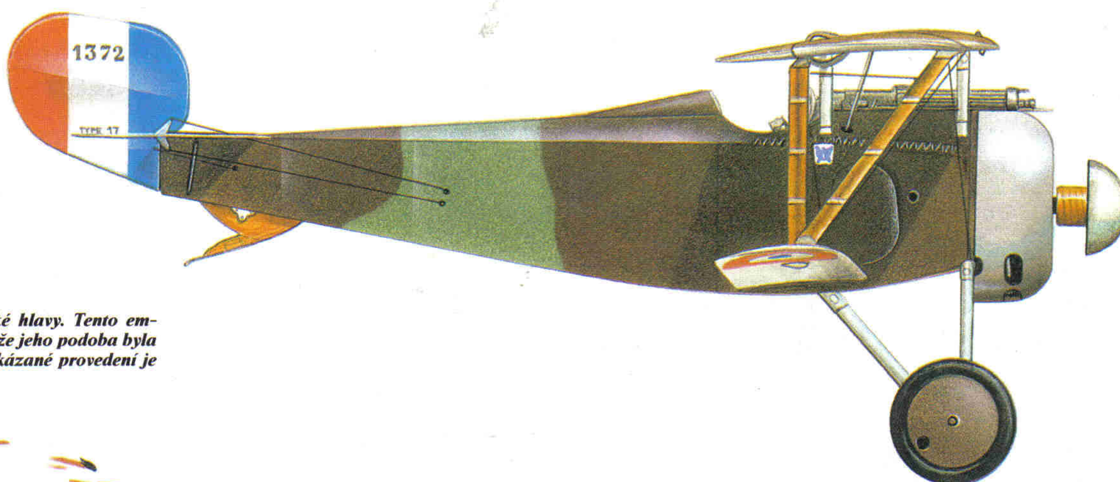


Francouzský pilotní odznak.

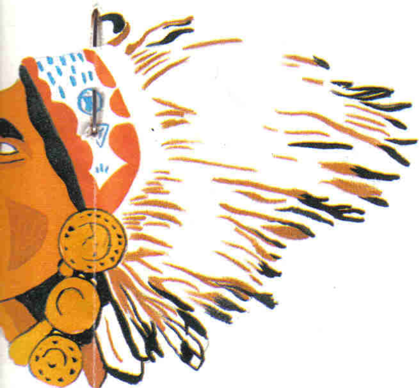
Pozdější označení s indiánskou hlavou — ječící Sioux. Tento emblém byl již stylizován a překresloval se na letouny z jednoho vzoru, takže odchylky mezi jednotlivými obrázky na letadlech jsou mnohem menší.







...tzv. seminolský, typ indiánské hlavy. Tento em- ...byl stylizován, což znamená, že jeho podoba byla ...lém letounu poněkud jiná. Ukázané provedení je ...eprezentativní.



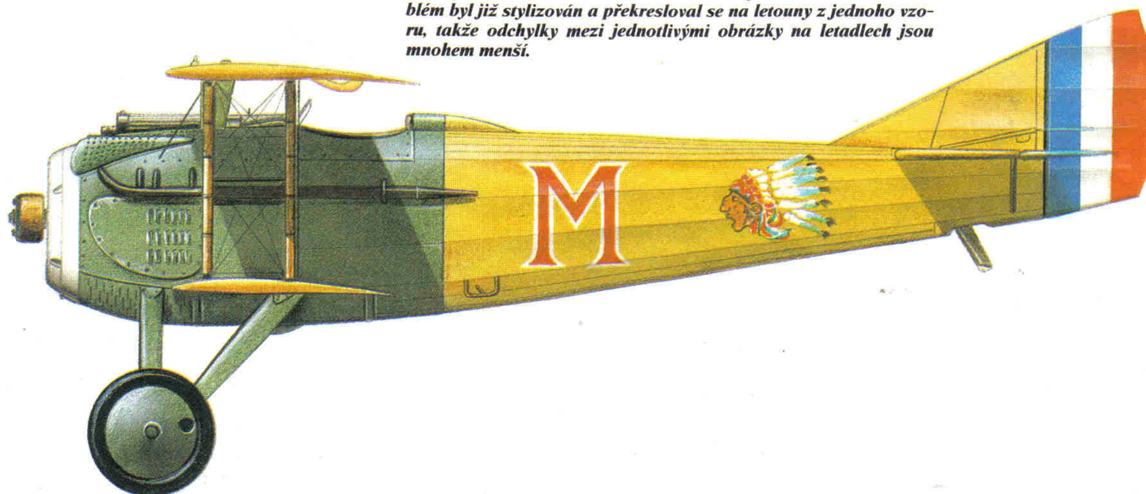
Na jednom z prvních Nieuportů XVII N 124 létal velitel jednotky Capt. Georges Thénault. Stroj č. 1372 je představitelem Nieuportů XVII 1. výrobní série. Nedělený motorový kryt, kužel před vrtulí, slabé mezikřídelní vzpěry. Kromě toho má letoun průhledný celuloidem potažený baldachýn horního křídla. Kamuflován je na horních a bočních plochách poli tmavé zemité a středně zelené barvy. Spodní plochy, kryt motoru, kužel a kovové vzpěry jsou hliníkové stejně jako lemy křídel a VOP zvrchu! Na pravé straně kokpitu je umístěno zpětné zrcátko a pod zadní baldachýnovou vzpěrou na pravém boku trupu miniaturní kresba modrého motýla v bílém poli.



Francouzský pilotní odznak.

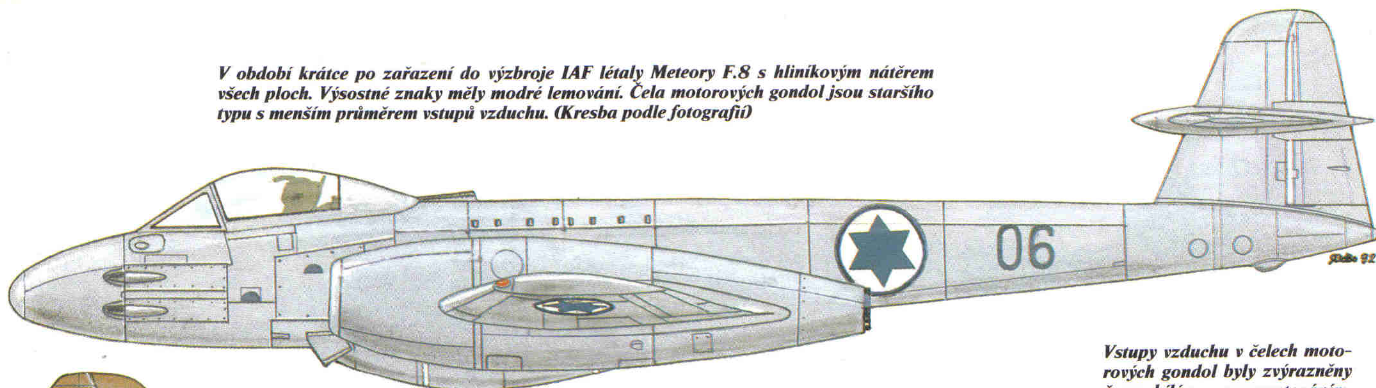


Pozdější označení s indiánskou hlavou — ječící Sioux. Tento emblém byl již stylizován a překresloval se na letouny z jednoho vzoru, takže odchylky mezi jednotlivými obrázky na letadlech jsou mnohem menší.

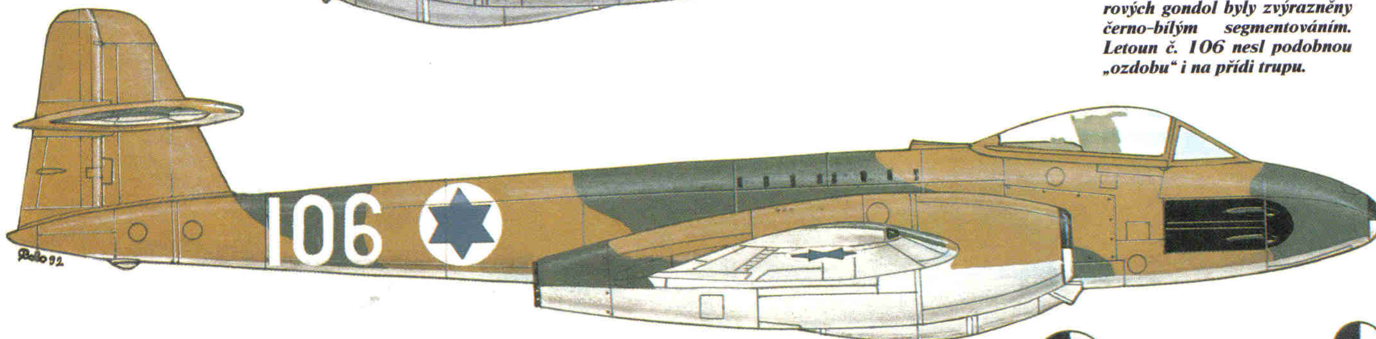


S písmenným označením, v tomto případě červeno-bílým „M“, létal Spad VII Sgt. Kennetha Marra. Stroj má bílou příď.

V období krátce po zařazení do výzbroje IAF létaly Meteory F.8 s hliníkovým nátěrem všech ploch. Výsostné znaky měly modré lemování. Čela motorových gondol jsou staršího typu s menším průměrem vstupů vzduchu. (Kresba podle fotografií)

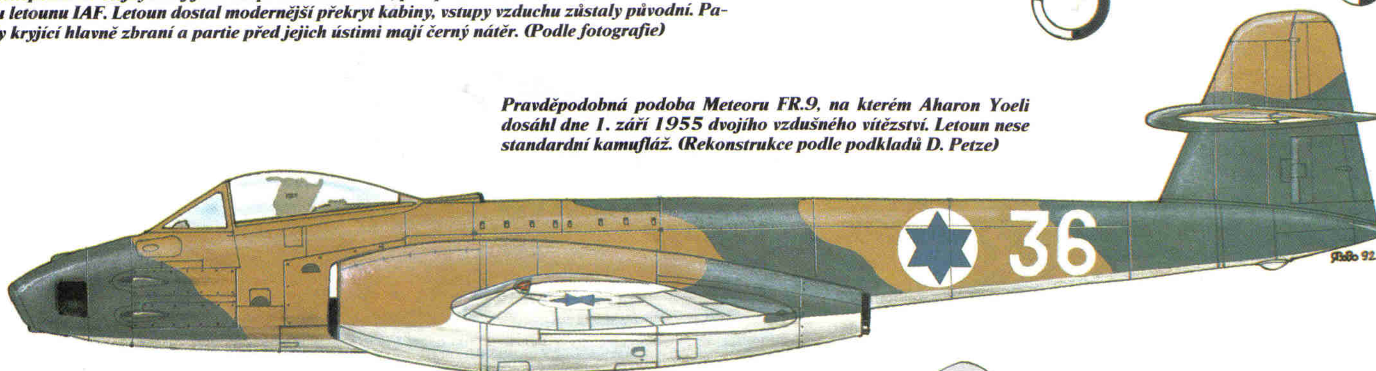


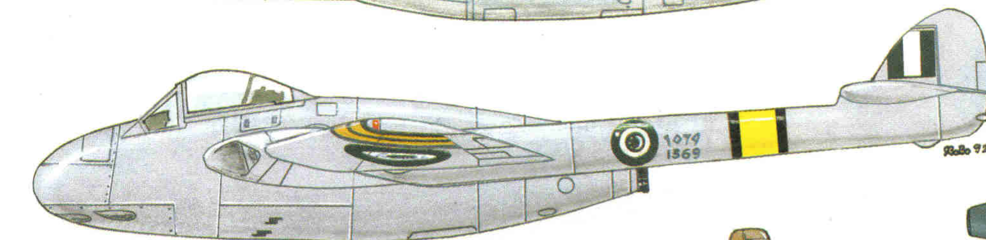
Vstupy vzduchu v čelech motorových gondol byly zvýrazněny černo-bílým segmentováním. Letoun č. 106 nesl podobnou „ozdobu" i na přídi trupu.



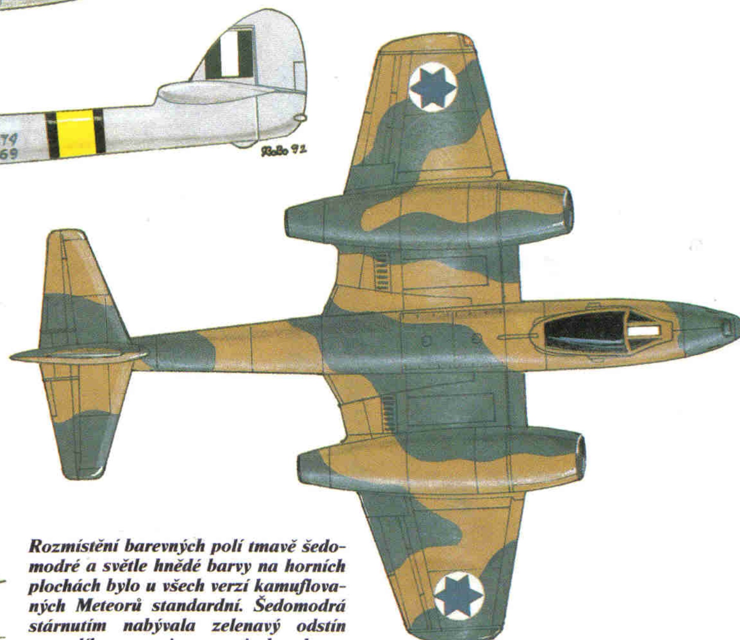
Pravděpodobně stejný stroj jako na předchozí kresbě, po aplikaci standardního zastíracího nátěru letounu IAF. Letoun dostal modernější překryt kabiny, vstupy vzduchu zůstaly původní. Panely kryjící hlavně zbraní a partie před jejich ústími mají černý nátěr. (Podle fotografie)

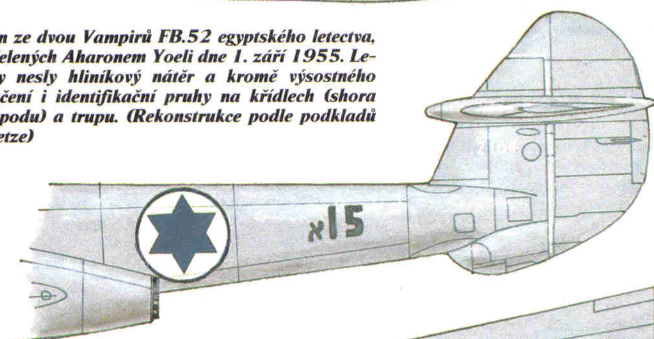
Pravděpodobná podoba Meteoru FR.9, na kterém Aharon Yoeli dosáhl dne 1. září 1955 dvojího vzdušného vítězství. Letoun nese standardní kamufláž. (Rekonstrukce podle podkladů D. Petze)

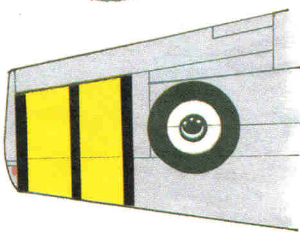




Jeden ze dvou Vampirů FB.52 egyptského letectva, sestřelených Aharonem Yoeli dne 1. září 1955. Letouny nesly hliníkový nátěr a kromě výsostného označení i identifikační pruhy na křídlech (shora i zespodu) a trupu. (Rekonstrukce podle podkladů D. Petze)



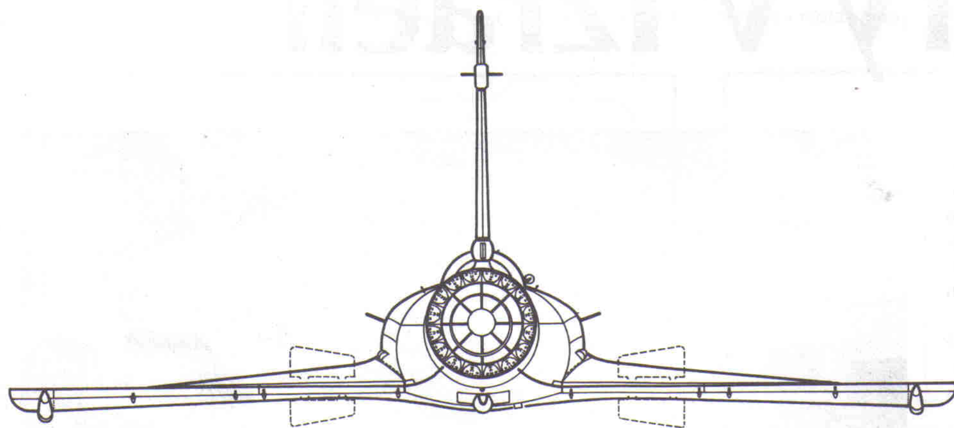


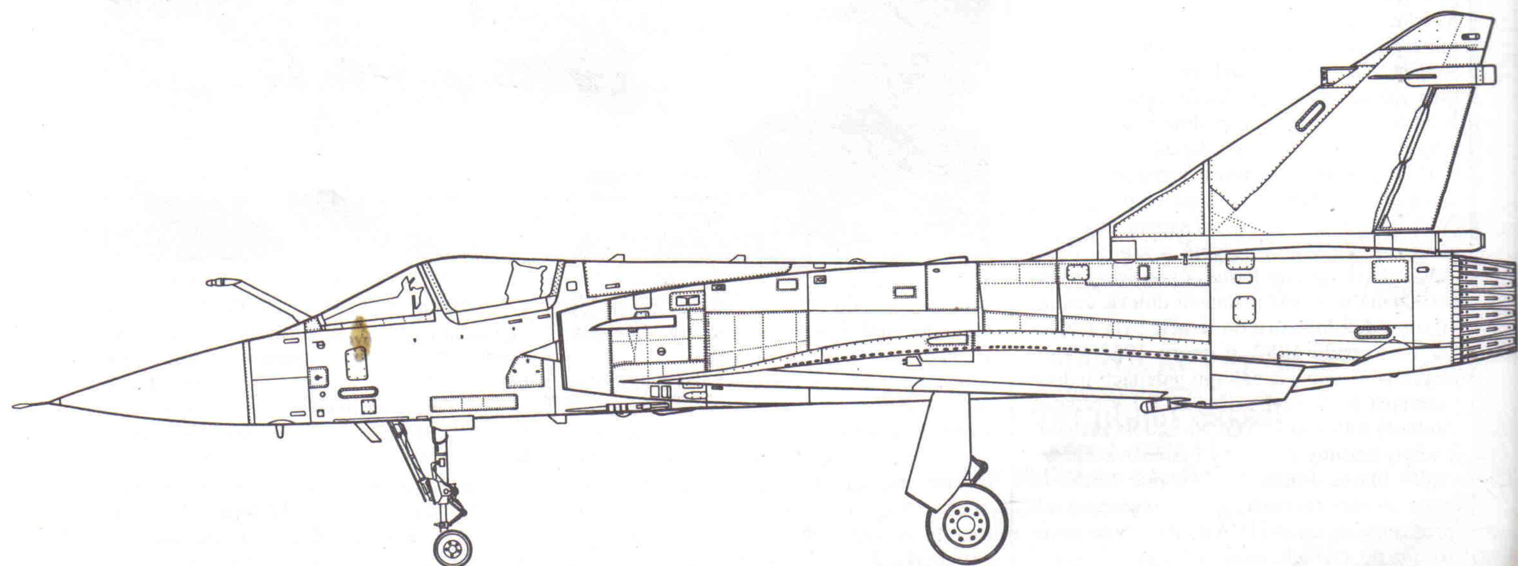


Rozmístění barevných polí tmavě šedomodré a světle hnědé barvy na horních plochách bylo u všech verzí kamuflovaných Meteorů standardní. Šedomodrá stárnutím nabývala zelenavý odstín a rozdíl ve stupni tmavosti obou barev se postupně vyrovnával. Spodní plochy byly s výjimkou nočních verzí světle modrošedé. Původně lesklý nátěr provozem rychle matověl. Znaky byly na obou polovinách křídla, shodně shora i zespodu (u stříbrných letounů lemované).

Jeden z Meteorů T.7 v podobě, v jaké je vystaven v izraelském muzeu leteckých sil na základně Hazerim. Kamuflážní nátěr má obnoven čerstvými barvami. Doplňky jsou červené. Krátce po zavedení do služby u IAF létaly i tyto verze s hliníkovým nátěrem na všech plochách. Trupové číslo letounu bylo doplněno hebrejským znakem pro písmeno „A" (aleph) (Podle fotografií)







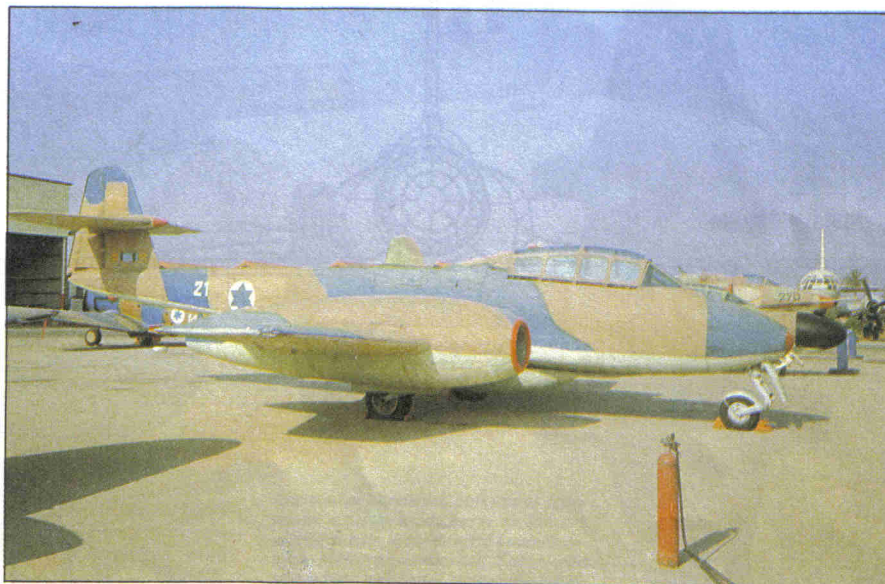


Meteory v Izraeli

Daniel Petz

Letoun Gloster Meteor zaujímá v historii izraelského letectva významné postavení přinejmenším ze dvou důvodů: stal se prvním proudovým typem u Chel Ha Avir a izraelský pilot létající na tomto typu dosáhl prvního vzdušného vítězství nad proudovým letadlem protivníka.

Na počátku padesátých let stálo izraelské letectvo před problémem, kde získat proudové letouny, které by byly dostatečnou protiváhou egyptským a syrským Meteorům a iráckým Vampirům. Američané odmítli prodat Thunderjety z přebytků USAF, jednání s Francií o prodeji letounů Mistral (licenční Vampiry) uvázla na mrtvém bodě pro odmítavý postoj Velké Britanie, jejíž souhlas byl nezbytnou podmínkou pro uzavření obchodu. Stejně dopadla i jednání s Itálií o prodeji Vampirů licenčně vyráběných firmou Macchi. Nesmlouvavý přístup Velké Britanie se poněkud změnil až po vojenském převratu v Egyptě v srpnu 1952, kdy byl svržen král Faruk a politická orientace země se začala posouvat doleva. Jednání o prodeji Meteorů do Izraele byla zahájena v listopadu 1952, v únoru 1953 je podepsána smlouva o nákupu jedenácti jednomístných F.8 a čtyř cvičných T.7 v celkové hodnotě 535 750 LSTG. Na žádost zákazníka byly letouny vybaveny vystřelovacími sedadly Martin-Baker M2E a pod křídla se namontovaly závěsníky pro osm amerických protizemních raket HVAR. Rakety se zavěšovaly po čtyřech vedle sebe vně motorových gondol. Po zařazení letounů do služby byly původní kanóny nahrazeny zbraněmi izraelského původu stejné ráže.



V červnu 1953 je na letecké základně Ramat David zformována nová stíhací peruť vyzbrojená letouny Meteor. Jednotce velel major Menachem Bar, jeho zástupcem byl kapitán Benjamid Peled. Začátkem roku 1955 je dodáno dalších sedm Meteorů, tentokráte ve verzi F.R.9. Letouny odprodala z přebytků RAF. K prvnímu střetu Meteorů s nepřítelem došlo v červnu 1954, kdy dva hotovostní stroje donutily k návratu do egyptského vzdušného prostoru letoun Sea Fury egyptského vojenského letectva, který narušil vzdušnou hranici Izraele severně od Gazy. Ke skutečnému boji však došlo až 1. září 1955, kdy čtveřice egyptských Vampirů napadla kibuc Karmia v Negevské poušti. Ze základny Hatzor vzlétla dvojice Meteorů a dostihla nepřátelská letadla nad městem Aškelon. Šestadvacetiletý kapitán izraelské-

ho letectva Aharon Yoeli, pilotující Meteor s trupovým číslem 36, zahájil palbu ze vzdálenosti 350 metrů a zasáhl levé křídlo egyptského Vampiru s trupovým číslem 1569. Stroj se zřítil v plamenech nedaleko kibucu Karmia. Druhý ze čtyř Vampirů (nesl trupové číslo 1567) zasáhl kapitán Yoeli palbou ze vzdáleností 300 metrů do prostoru pilotní kabiny. Stroj explodoval ve vzduchu a jeho trosky byly rozmetány na velké ploše poblíž kibuců Zikim a Erez. Zbývajícím dvěma egyptským Vampirům se podařilo uniknout. Druhý den ohlásily egyptské sdělovací prostředky ztrátu dvou Vampirů, které se srazily během cvičného letu . . .

Kapitán Yoeli přijat prezidentem Ben Gurionem byl dekorován řádem Ot Haoz, což je druhé nejvyšší izraelské vyznamenání za statečnost. Záznam z fotokulometu vítězného Meteoru byl promítán v telavivských kinech.

Nejmodernější verzí Meteoru zařazenou do služby u Chel Ha Avir se stal noční stíhací N.F.13. Tři letouny této verze byly dodány v roce 1956 a další tři o dva roky později. Stroje tvořily výzbroj noční stíhací peruti se základnou na letišti Tel Nof.

Války v roce 1956 se zúčastnily všechny verze Meteorů zastoupené v izraelském letectvu. Zajišťovaly stíhací doprovod výsadkových Dakot, útočily proti egyptským tankům a obrněným vozidlům na Sinaji, prováděly průzkumné lety. V průběhu války vznikla obava, že egyptské Il-28 budou použity k útokům na izraelská města. Byl proto připraven plán náletu na egyptskou leteckou



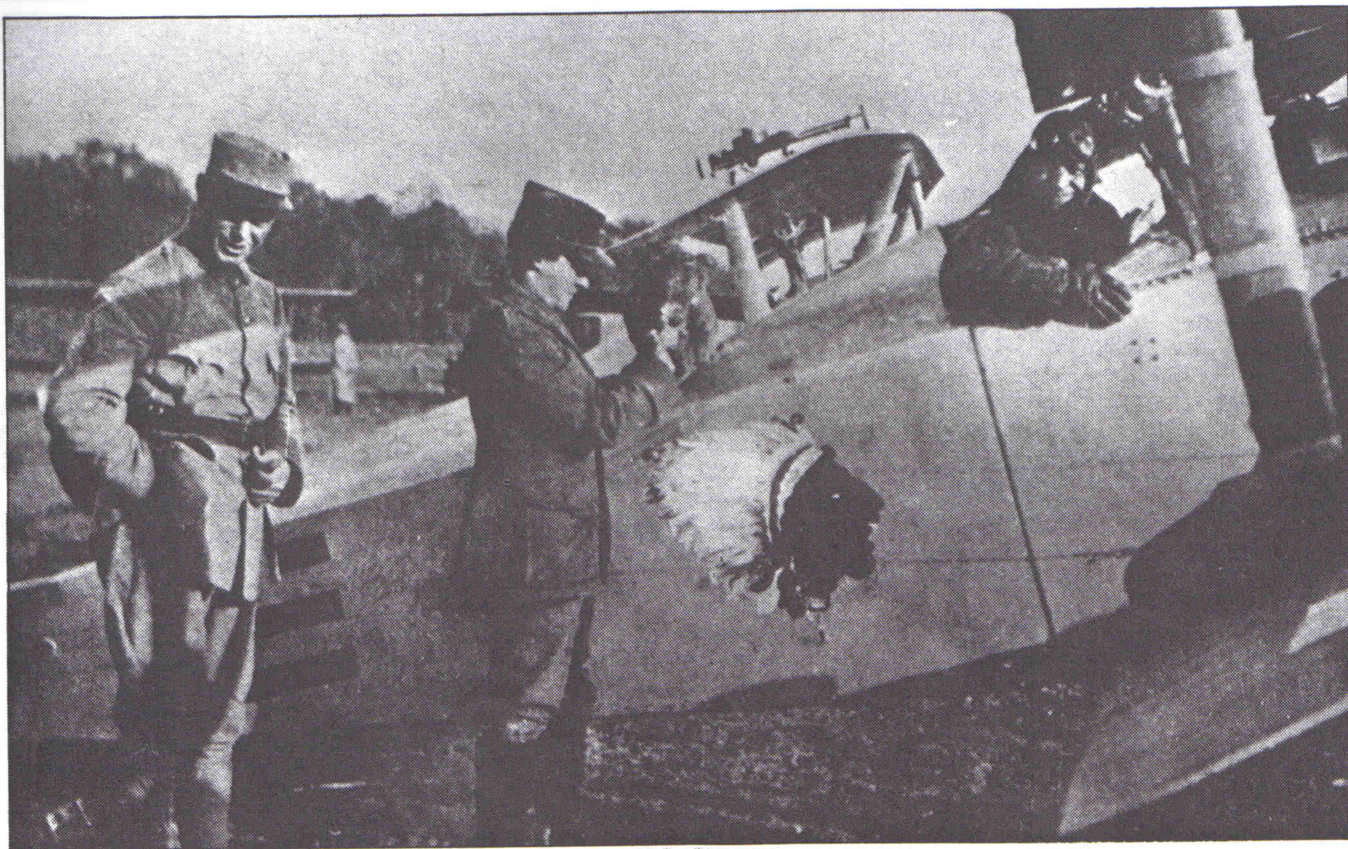
základnu Cairo-West, kde byly bombardéry soustředěny. Útok měla provést Mosquita a Boeingy B-17, jako jediné bombardéry, které měl tehdy Izrael k dispozici, přičemž Meteory jim měly poskytnout stíhací doprovod. Když se ukázalo, že Egypťané nejsou schopni úder na izraelská města technicky zvládnout, byla celá akce odvolána. Noční stíhací Meteory provedly několik hotovostních vzletů, jeden z nich proti osamělému egyptskému Il-28, který odhodil pumy mimo plánovaný cíl, aniž způsobil škodu.

Po skončení bojů byly do Izraele dodány další čtyři cvičné Meterory T.7. Stroje z této dodávky se vyznačovaly ocasními plochami stejného tvaru, jaké měla verze F.8. Tyto stroje byly v izraelském letectvu označovány jako T.8. V rozpětí let 1962 až 1964 byly všechny zbývající Meteory používány jako cvičné, 10 strojů různých verzí sloužilo k vlekání terčů až do roku 1970, kdy byly definitivně vyřazeny.

Jedinou akcí Meteorů v šestidenní válce v roce 1967 byla přeprava náhradních dílů pro letoun Vautour, který nouzově přistál na letišti Eilat během zpáteční cesty z akce proti cílům v Egyptě.

Na závěr si ještě uveďme trupová čísla izraelských Meteorů podle verzí:

F.8 : 01—11
T.7 : 13—19
T.8 : 20—23
F.R.9 : 31—37
N.F.13 : 50—52, 55, 57, 59



S indiánskou hlavou

Petr Aharon Tesař

Jméno Lafayette slyšel už určitě každý, kdo se jen trochu zajímá o historii letectví. A pokud ne v souvislosti s 1. světovou válkou, jistě si vybaví jednotku v současném francouzském či americkém letectvu používající ve znaku indiánskou hlavu.

O ESCADRILLE LAFAYETTE, americké dobrovolnické jednotce ve francouzském letectvu za 1. světové války, bylo již mnoho napsáno či vyřčeno. Ne vše je pravdou. Tímto článkem budou možná zklamáni majitelé modelu Nieuporta 11 s indiánskou hlavou nebo jiní, kteří uvěřili povídačkám o tom, že co pilot této jednotky, to eso apod. K tomu se však ještě dostaneme.

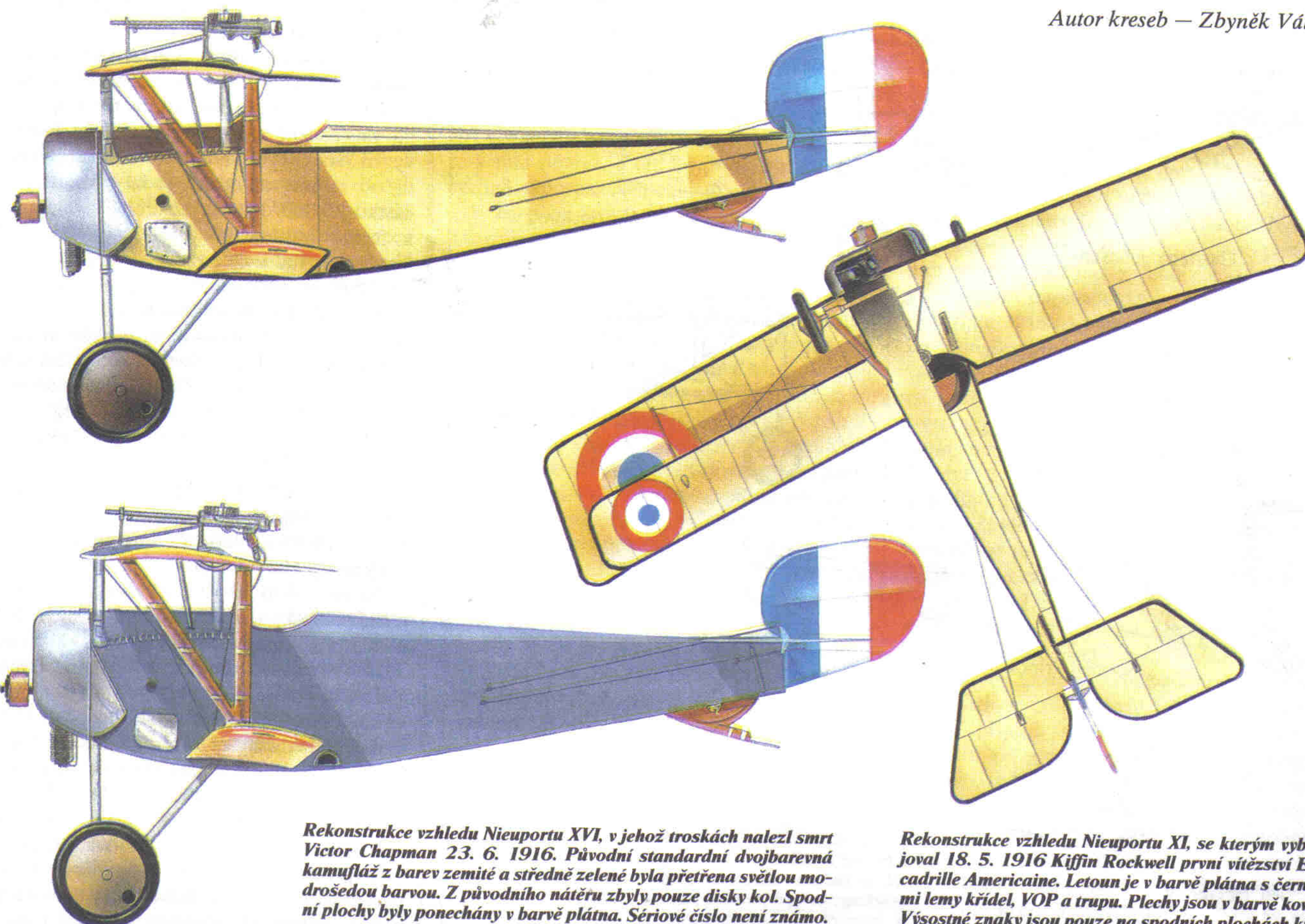
Nejprve, než se začneme zabývat přímo leteckou tématikou, bychom si měli říci pár slov o člověku, jehož jméno zmíněná jednotka nesla. Marie Joseph Lafayette, francouzský šlechtic, se zapsal do povědomí Američanů jako příslušník Washingtonovy armády v době americké války za nezávislost 1775 až 1783. Narodil se ve Francii roku 1757, zažil vítězství Angličanů nad Francouzi v roce 1763. Co se týče Ameriky, francouzský král mu důrazně zakázal bojovat po boku rebelů. Solidarita korunovaných hlav ho nutila k rezervovanému postoji, i když samozřejmě neměl nic proti obtížím, které vznikly Britům americkou revolucí. Lafayette nakonec i přes zákaz podporovat rebely zakoupil loď a odjel do Ameriky na vlastní pěst. Získal si nejen Washingtona, ale i Kongres, což se někomu jen tak nepovedlo. Po neúspěšném pokusu převést válku do Kanady (počítal s protibritským povstáním francouzského obyvatelstva) byl pověřen obranou Virginie a s pomocí partyzánských oddílů se zasadil o konečnou porážku Britů na Jihu. Stal se americkým národním hrdinou a triumfálně se vrátil do Paříže. Lafayette velel za francouzské revoluce Národní gardě a později revoluční armádě v Belgii. I tak byl pro Paříž podezřelým a nebýt toho, že uprchl, skončil by pod gilotinou. V emigraci byl 5 let vězněn (také v olomoucké pevnosti) a propuštěn až za Napoleona. Po návratu Bourbonů na francouzský trůn působil Lafayette v lóžích svobodných zednářů a v tajných liberálních spolcích, sledován tajnou policií. Tento věčný opozičník se zapletl ještě do revoluce v roce 1830 a stal se opět velitelem Národní gardy. Zemřel v 77 letech roku 1834.

Escadrille Lafayette je dnes jednou z nejméně pochopených jednotek 1. světové války. Někdy už jen ono magické jméno francouzského šlechtice je pokládáno za synonymum leteckého esa. „Lafayettovští" piloti by se asi také divili, kdyby mohli slyšet o „svých" neobyčejných kouscích. Titulem „lafayettovští" piloti se totiž mohli chlubit doslova stovky pilotů, veteránů 1. světové války, ale zdaleka ne všichni byli veterány Escadrille Lafayette. Tento omyl mnohdy pramenil z nevinné neznalosti faktů, neboť veřejnost snad ani netušila, že jednotky nesoucí Lafayettovo jméno byly dvě. Jedna již zmíněná jednotka amerických dobrovolníků N 124 (později SPA 124) s francouzským pozemním personálem a velitelem v rámci francouzského letectva — Escadrille Lafayette a jednak tzv. Lafayette Flying Corps.

Po vypuknutí války nabízelo mnoho cizinců, mezi nimiž byl velký počet Američanů, své služby Francii. Ovšem neměli státní občanství Francie, a tak byli armádou odmítáni. Vznikaly však nebojové cizinecké organizace na pomoc spojencům, jako byla například Americká ambulantní polní služba, která začala působit v roce 1915. Už od počátku války však existoval způsob, jak se mohli bojechtiví mladí dobrovolníci z jiných států na frontu dostat. S nabídkou řešení problému všech nefrancouzských dobrovolníků, kteří chtěli bojovat za Francii, aniž by museli měnit své dosavadní státní občanství, přišla Cizinecká legie. Jádro problému spočívalo v přísaze věrnosti. Legionáři totiž přísahali věrnost legii, nikoliv Francii, tudíž otázka občanství odpadla. Po složení této přísahy mohli být přeloženi dobrovolníci k jakékoliv bojové jednotce francouzské armády. Tímto způsobem se mohli dostat mladí Američané k francouzskému letectvu.

V zimě 1914 přijel do Francie jeden z předválečných pilotů, Norman Prince z Massachusettsu[1]) s myšlenkou vytvořit jednotku amerických letců. V Paříži se spojil

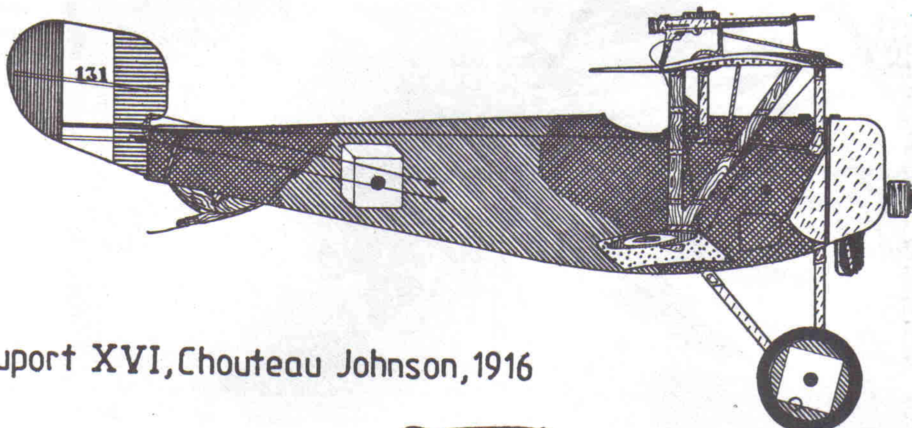
Autor kreseb – Zbyněk Válka



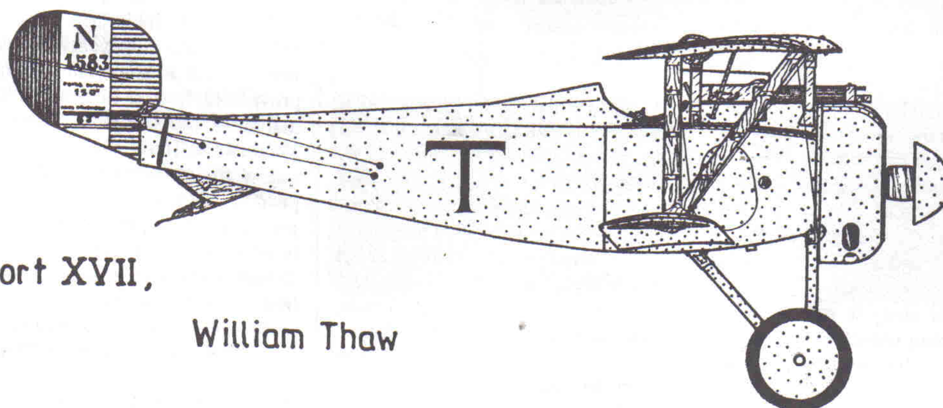
Rekonstrukce vzhledu Nieuportu XVI, v jehož troskách nalezl smrt Victor Chapman 23. 6. 1916. Původní standardní dvojbarevná kamufláž z barev zemité a středně zelené byla přetřena světlou modrošedou barvou. Z původního nátěru zbyly pouze disky kol. Spodní plochy byly ponechány v barvě plátna. Sériové číslo není známo.

Rekonstrukce vzhledu Nieuportu XI, se kterým vybojoval 18. 5. 1916 Kiffin Rockwell první vítězství Escadrille Americaine. Letoun je v barvě plátna s černými lemy křídel, VOP a trupu. Plechy jsou v barvě kovu. Výsostné znaky jsou pouze na spodních plochách křídel a na SOP. Takto vypadaly všechny Nieuporty XI pouze v barvě materiálu a s černými lemy N 124 po převzetí a zřejmě i nadále, neboť u Escadrille Americaine nová letadla dodatečně nikdy nekamuflovali. Jediným doplňkovým označením na tomto typu mohl být hnědý pruh před kokpitem a disky kol. Sériové číslo není dochováno.

V létě 1916 létal Chouteau Johnson s letounem Nieuport XVI, údajně sériového čísla 131. Letoun nese tehdejší standardní francouzské zbarvení. Horní a boční plochy se natíraly nepravidelnými poli středně zelené, velmi tmavě zelené, světle zemité a tmavě zemité. Nejprve se natíralo dvěma, později třemi barvami, nikdy však nebylo použito všech čtyř najednou na jednom letounu. Plechy v přední části trupu a kryt motoru si podržely barvu přírodního kovu, spodní plochy byly ponechány v barvě plátna. Černý lem křídel a VOP byl nahrazen světlým jen svrchu – asi barva plátna – a na trup se již nemaloval. Stroj č. 131 je kamuflován tmavě zemitou a středně zelenou barvou. Osobní označení pilota, údajně hýřila a hazardního hráče, je hrací kostka s jedničkou na bocích trupu a discích kol.



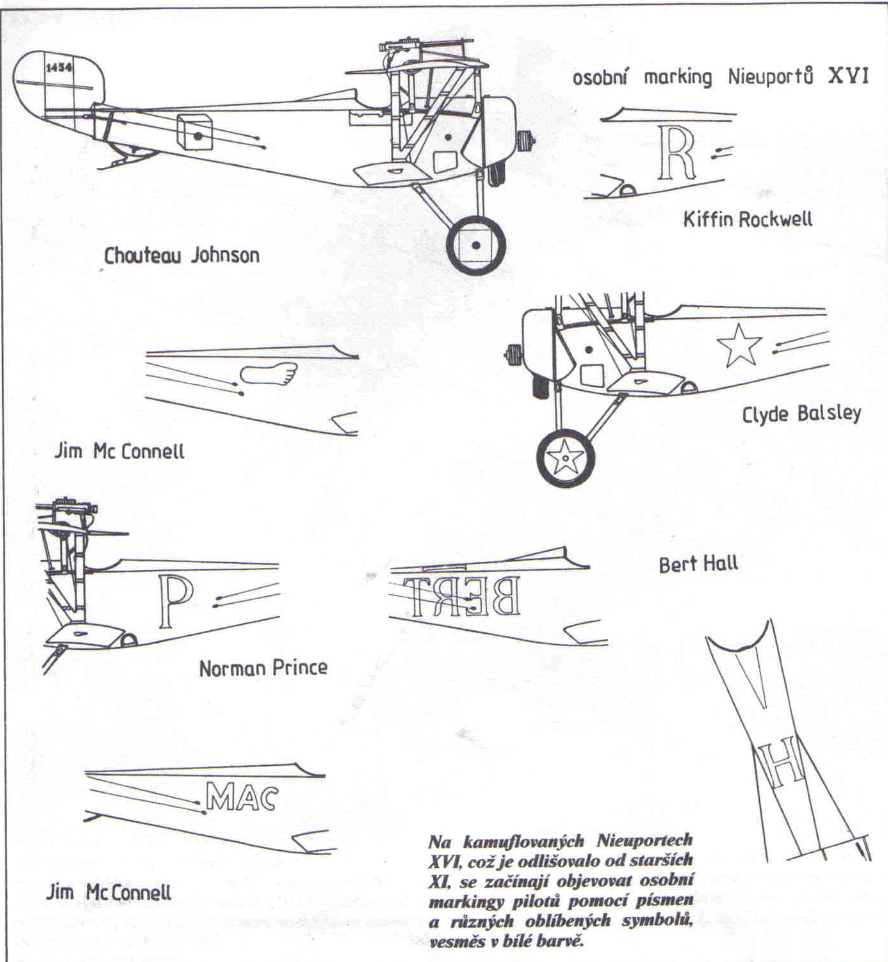
Nieuport XVI, Chouteau Johnson, 1916



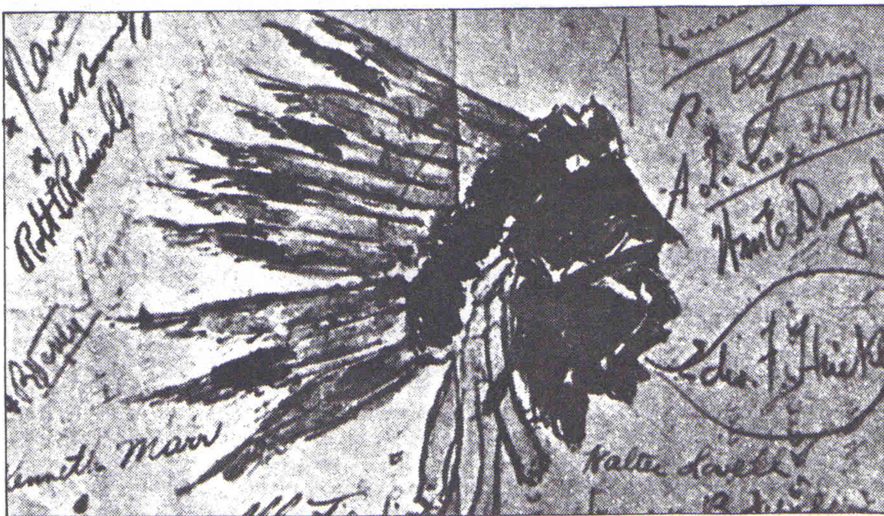
Nieuport XVII,

William Thaw

Nieuport XVII 1. výrobní série N 1583 nese označení svého pilota Williama Thawa. Stroj je vyzbrojen pouze kulometem Vickers, horní křídla mají průhledný baldachýn a na pravém lemu kokpitu je umístěno zpětné zrcátko.



Na kamuflovaných Nieuportech XVI, což je odlišovalo od starších XI, se začínají objevovat osobní markingy pilotů pomocí písmen a různých oblíbených symbolů, vesměs v bílé barvě.



Unikátní snímek původní podoby Hinkleova návrhu na nové označení Escadrille Lafayette s podpisy pilotů.

An unique photo of the original proposal for Escadrille Lafayette by Hinkle, with pilote signatures.

s Edmundem Grosem, bohatým lékařem, který právě uváděl v realitu Americkou ambulantní polní službu. Tito dva muži pak promýšleli všemožné alternativy splnění Princova romantického snu — americké letecké jednotky. Mezitím Prince vstoupil do Cizinecké legie, aby mohl být zařazen k francouzskému letectvu. Začátkem roku 1915 začala fungovat ambulantní služba, mezi jejímiž členy se snažil získat Prince příznivce pro svůj nápad. Prince byl přidělen k Escadrille VB 108, vyzbrojené dvouplošníky Voisin.

Před vypuknutím války odjel do Francie také William Thaw, pilot hydroplánu, rodák z Pittsburghu, aby se zúčastnil Schneiderova poháru. Když vypukl válečný konflikt, nabídl své služby francouzskému letectvu. Byl však odmítnut kvůli americkému občanství. Vstoupil do Cizinecké legie a v roce 1914 sloužil jako pěšák. K francouzským leteckým silám byl převelen na počátku roku 1915. Létal jako střelec u Escadrille C 42. Thaw byl uvědoměn o snaze vybudovat americkou leteckou dobrovolnickou jednotku právě tak, jako Bert Hall z Texasu, který byl pilotem již před válkou a rovněž sloužil ve francouzském letectvu, a další Američané sloužící v Cizinecké legii nebo ambulantní službě.

V Paříži se dr. Gros snažil obstarat finanční prostředky a souhlas francouzské armády k vytvoření americké eskadrily. Gros apeloval na vlastenecké cítění Američanů ve Francii, využil všech svých známostí a nakonec vymohl od bohaté americké rodiny Vanderbiltů částku 20 000 dolarů, jež mohla být použita k formování letecké jednotky. William K. Vanderbilt stál v čele tzv. Amerického výboru, který se rozhodl platit výcvik pilotů budoucí jednotky. Američanům v Paříži se nakonec i přes počáteční diplomatické neúspěchy podařilo přimět francouzskou armádu, aby nápad realizovala. Toto úsilí trvalo prakticky rok. Do té doby si mohli Američané ve francouzském letectvu vyzkoušet bojové podmínky. Bert Hall se například již mohl pochlubit svým prvním úředně uznaným vítězstvím. 21. srpna 1915 donutil k nouzovému přistání za francouzskými liniemi nepřátelský dvojmístný Halberstadt.

Na jaře 1916 už vzniku letecké dobrovolnické jednotky s americkými piloty nic nebránilo. První seznam členů sepsaný 14. března 1916 obsahoval sedm jmen: Normana Prince, Williama Thawa, Berta Halla, kteří již sloužili ve francouzském letectvu, Kiffina Rockwella, studenta medicíny ze Severní Karolíny, Victora Chapmana, absolventa Harvardské university, který byl v Paříži na Ecole des Beaux Arts a po vypuknutí války sloužil v Cizinecké legii jako dobrovolník (oba dva, Rockwell i Chapman, měli dědečky důstojníky v konfederativní armádě), a dvou členů ambulantní služby, Jamese Mc Connela a Elliota Cowdina. Výcvik, uniforma a 250 dolarů + dvojdenní pobyt v Paříži za každé v budoucnu sestřelené německé letadlo nabídl Americký výbor. Nováčci v létání, Rockwell, Cowdin, Chapman a Mc Connell strávili poslední část roku 1915 kompletním leteckým výcvikem na letištích Avord a Pau. 14. březen 1916 byl dnem úředního ustavení jednotky. Této události byla věnována značná publicita. Velitelem sedmi „Yanks“ byl jmenován francouzský kapitán, Georges Thénault a jeho zástupcem poručík Alfred de Laage de Meux, rovněž Francouz. Jednotka dostala název Escadrille Americaine.

K faktickému vzniku americké eskadrily došlo 16. dubna 1916[2)] na letecké bázi v Luxeuil-les Baines na úpatí pohoří Vosges. Sem bylo soustředěno 7 Američanů, 2 francouzští důstojníci a francouzský pozemní personál jako základ Escadrille N 124, vyzbrojené stíhacími letouny Nieuport XI s motory o 80 k. V této poměrně klidné zóně se měli piloti secvičit v létání, důkladně se obeznámit s letouny. Ubytováni byli velice luxusně, vše bylo velmi drahé a komfortní. První válečný let provedl 13. května Rockwell v hlídce s Chapmanem a Mc Connellem, zatímco je velitel Thénault a Thaw chránili zezadu. Skutečná bojová tradice se však započala o několik dní později, 18. května. Letíc sám v zóně u Vosges, zjistil náhle pilot, že motor jeho Nieuportu nějak ztrácí na síle. A tak, varován přerušovaným chodem motoru, se Rockwell rozhodl rozumně pro návrat na základnu; ovšem právě v okamžiku, kdy přelétával linii fronty, spatřil náhle pod sebou nepřítele, nad vesnicí Than (šlo o německý dvojplošník LVG vyzbrojený dvěma kulomety). Nehledě na sta-

rosti s motorem a v nevýhodném poměru výzbroje (Nieuport měl jen jediný kulomet s nevelkou zásobou nábojů) vrhl se Rockwell do útoku. Tuto událost pak popsal v jednom z dopisů bratru Paulovi[3] těmito slovy: „. . . nepřátelský střelec proti mně ihned otevřel palbu a zasáhl mé letadlo, ale já jsem nedbal a pokračoval v letu přímo na nepřítele, až byl 25—30 m od mého aparátu. Teprve potom, co jsem se sám začal obávat špatného konce, jsem vystřelil čtyři až pět výstřelů[4] a rozhodl se vyhnout vpravo, abych zabránil kolizi. Zatímco jsem se vyhýbal, uviděl jsem upadlého, mrtvého střelce na pilotových zádech, jeho zbraň trčící do vzduchu a pilota nahnutého na bok, že vypadal jako zasažený. Letadlo se naklonilo na křídlo, pak začalo ve svíčce padat, zanechávajíc za ocasem oblaka kouře . . .“ Poté Rockwell ještě viděl zaletět nepřátelský stroj za obzor a ze země stoupající kouř. Nepřítel se zabořil do zákopu přední linie. Kiffin Yates Rockwell z Ashwillu ze Severní Karolíny tak zaznamenal první sestřel Escadrille Americaine.

N 124 byla přemístěna do verdunského úseku fronty, kde právě zuřila bitva. Podle některých pramenů bylo novým působištěm letiště Bar-le-Duc, a to už od 19. května. Na tomto letišti se nacházely jednotky francouzských es formátu Guynemara, Nungessera a Hertauxe. 23. května startoval na patrolu Bert Hall, aby se mohl konečně něčím pochlubit. Sestřelil v boji německý letoun a vybojoval tak druhé vítězství N 124. Letecká fáze bitvy o Verdun byla stejně prudká a vyčerpávající jako pozemní boje. Zvláště pakliže leteckými protivníky N 124 byly jednotky německých es Immelmanna a Boelckeho. Už 24. května byl Nieuport Williama Thawa v souboji se třemi Fokkery doslova rozstřílen, Thaw při nouzovém přistání havaroval s poraněnou prsní tepnou a musel být ihned hospitalizován. Původních sedm zakládajících členů eskadrily bylo během května posíleno o další piloty: Raoula Lufberyho, Didiera Massona, Clyda Balsleye, Dudleye Hilla, Chouteaua Johnsona a Lawrence Rumseye. Ti se ihned zapojili do bojů. 25. května byl zraněn další pilot N 124, Bert Hall. Thaw projevoval skvělou vůli k uzdravení a vynakládal mnoho energie na to, aby se co nejrychleji vrátil. Velitel Thénault prohlásil, že za svůj poslední boj, kdy pilotoval letoun a zároveň střílel jen jedinou rukou (Nieuporty XI byly vyzbrojeny nesynchronizovanými kulomety umístěnými na horním křídle a střílejícím nad okruhem vrtule), si zaslouží být oceněn, ještě než se vrátí z Paříže. Jednotka byla postupně vybavována novějšími modely Nieuport XVI s motorem o 110 k. Staré verze XI pak sloužily společně s novými šestnáctkami.

Dne 17. června Victor Chapman stěží přežil souboj s Oswaldem Boelckem, který jej poranil na hlavě. 18. června byl Clyde Balsley zasažen zápalnou střelou do stehna. Musel do polní nemocnice a dostal gangrénu. Victor Chapman i přes své zranění létal a bojoval. Pod kuklou měl na hlavě obvazy. 23. června útočil na nepřátelská letadla. Za soumraku byl překvapen pěti Fokkery. Němci pak hlásili jeho sestřelení. Zdá se však, že pravou příčinou pádu Chapmanova Nieuporta byla destrukce konstrukce letounu, který se rozlomil ve vzduchu během boje a zřítil se do země i se svým pilotem. Chapman se tak stal prvním americkým letcem padlým v boji proti nepříteli. Podle názoru spolubojovníků se mu stala osudnou „nezodpovědnost“, že natřel svého Nieuporta XVI světle šedomodrou barvou, aby tak splynul s nebem a mraky. Nevšimli si, že k nim slétává, a tak ho po přerušení boje nechali napospas Němcům.

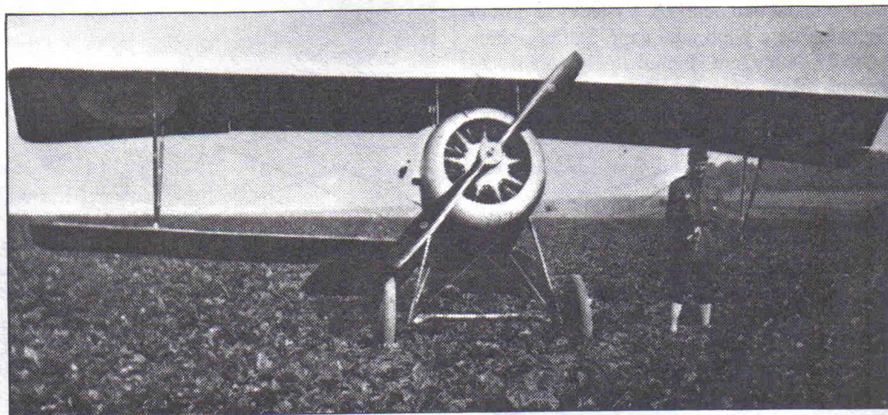
V červenci byl k N 124 přeložen slavný francouzský stíhač Charles Nungesser, který jako přední eso létal již s novým typem Nieuporta — XVII. Jeho černé srdce s lebkou, zkříženými hnáty, rakví a svíčkami na kamuflovaném Nieuportu XVII č. 1490 obohatilo množství písemných označení a symbolů používaných na svých letounech piloty Escadrille Americaine. Piloti podnikali 4 až 5 patrol za den, létat končili mnohdy v 10 hodin za soumraku a příští den startovali vyčerpaní. Z původní sestavy již mnoho pilotů nelétalo. Koncem měsíce zaznamenal svůj první ověřený (a hned dvojitý) úspěch Raoul Lufbery, budoucí nejúspěšnější pilot N 124. Lufbery skóroval ještě v srpnu a byl povýšen na Adjutanta. Pozvolna probíhalo přezbrojování na letouny Nieuport XVII s motory Le Rhône 9JB o 110 k. V září byla jednotka v Béhonne. Nové letouny byly zprvu vyzbrojeny jedním synchronizovaným kulometem Vickers, ale zanedlouho byly dodány populární na křídlo montované kulomety Lewis. Nadále však bylo používáno starších typů letadel.

Při jedné z přejímek nových letounů v Le Bourget získala jednotka v Paříži nového maskota (dosavadním byl Thénaultův policejní pes Fram). Hoši pořídili od manželky jednoho pařížského doktora mládě lva za 500 franků. Lvíče bylo okamžitě pojmenováno Whiskey. Svými pány byl pak brán do barů, kaváren a na výlety. Zvláště Lufbery tropil s lvíčkem různé žerty na účet např. francouzských vojáků. Mladý král tvorstva byl velmi krotký a podle Lufberyho tvrzení prý proto, že ani netušil, že je lev, neboť měl ve svém okolí jen samé psy, jako napříkald Carranzu, loveckého psa neurčité rasy Didiera Massona. Když byl Whiskeymu rok, našli mu Američané lví družku, kterou pojmenovali Soda. Ovšem miláčkem se nestala, neboť byla odrostlejší a hrozilo škrábnutí.

Avšak vraťme se k bitvě u Verdunu. Ještě před cestou do Paříže byli z bojů vyřazeni nebo padli Jim Mc Connell, Elliot Cowdin, Eugene Bertin a Jimmy Bach. Denis Dowd se zabil při leteckém výcviku 12. srpna 1916, ještě před přidělením k N 124. Před svou smrtí napsal Kiffin Rockwell svému bratrovi: „Prince a já budeme zítra 10 hodin létat a chceme dostat jednoho nebo nejlépe dva Němce za Victora.[5]“ Následujícího dne, 23. září, byl Rockwell, zaslepený únavou, sestřelen německým stíhačem útočícím ze Slunce. Některé prameny udávají, že se mu v tomto posledním souboji odtrhlo z jeho letounu jedno křídlo jako Chapmanovi.[6]

V říjnu 1916 už působila N 124 v Luxeuil-les-Bains[7] jako stíhací obrana 4. bombardovací skupiny francouzského letectva a 3. wingu RNAS pod velením R. B. Daviese. Francouzi měli k dispozici 20 bombardérů a 12 doprovodných strojů Sopwith 1 1/2 Strutter, Britové 19 jednomístných bombardovacích Sopwithů 1 1/2 a 7 dvojmístných doprovodných. Zbylou stíhací ochranu zajišťovali Američané se svými Nieuporty XVII. 12. října těsně po obědě zamířilo 62 spojeneckých letounů z Luxeuil nad továrny Mauser v Oberndorfu. Při tomto náletu sestřelili letouny stíhacího doprovodu 7 Němců. Svůj první sestřel zaznamenalo budoucí slavné eso R. Collishaw od 3. wingu RNAS, dvě vítězství si připsali piloti francouzských 1 1/2 Strutterů a 4 sestřely zvýšily konto Escadrille Americaine. Ovšem ztráty tohoto náletu byly katastrofální. Ztraceno bylo 21 životů spojeneckých letců včetně zakladatele americké jednotky Normana Prince, který se vracel na bázi z neobvyklého směru, v přízemním letu si nevšiml drátů a havaroval. 15. října se konal jeho vojenský pohřeb v Luxeuil za účasti francouzských a britských letců a důstojníků. Rakev byla pokryta francouzskou i americkou vlajkou. Následující neděli proběhly vzpomínkové bohoslužby v americkém kostele v Paříži. Norman Prince prodělal 122 vzdušných soubojů a na svém kontě měl 5 potvrzených vítězství, nepočítaje neoficiální úspěchy. Sloužil jako Sergeant, Adjutant a Lieutenant. Byl vyznamenán těmito řády: Croix de Guerre, Medaile Militaire a křížem rytíře Čestné legie. 28. října zahynul při havárii jeden z nejúspěšnějších nepřátel N 124, Němec Oswald Boelcke, se kterým kromě Chapmana měli tu čest bojovat ještě Lufbery a Adjutant Ribiere, francouzský člen N 124.

(Dokončení příště)



7. července 1917 se podařilo sgt. Courtney Campbellovi přistát se svým Nieuportem XXIII N 3578 bez celé levé poloviny dolního křídla!

Sgt. Courtney Campbell managed to land without left lower wing with his Nieuport XXIII N 3578 on July 7. 1917!



Jagdgeschwader 27

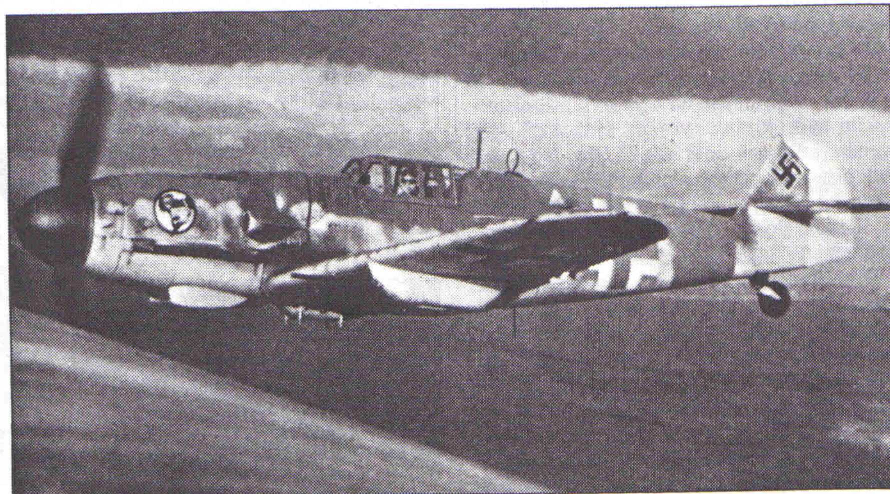
Václav Janovský

(Dokončení)

Na východní frontě postupovaly německé jednotky vcelku bez větších komplikací podle plánu. Proto mohlo vrchní velení uvažovat o posílení leteckých sil v severní Africe, kde odpor Britů den ode dne rostl. Plánované posílení nemělo být pouze kvantitativní, nýbrž i kvalitativní. Proto prodělala II. Gruppe/JG 27 po stažení z východu intenzívní přeškolení na nové Bf 109F, se kterými se objevila v severní Africe začátkem září 1941, a tím značně naklonila misku váh na německou stranu. S příchodem nových „efek" i k I. Gruppe dostali ostřílení kozáci do rukou zbraň, se kterou mohli vnutit svoji taktiku nepříteli. Výsledky se dostavily okamžitě a piloti jako např. Staffelkapitän 3./JG 27 Oblt. Gerd Homuth, který dosáhl celkem 46 vítězství v Africe (po svém 63 sestřelu se stal v únoru 1943 leteckým atašé v Sofii, dlouho se zde ale nezdržel, neboť od července 43 již velí I/JG 54 v Rusku, 3. 8. 43 byl prohlášen za nezvěstného u Orlu) ovládli vzdušný prostor nad bojištěm.

Úspěchů však nebylo dosahováno snadno a cena, kterou za ně museli piloti platit, byla jako ve všech válkách krutá. Tak ztrácí II. Gruppe svého velitele Hptm. Wolfganga Lipperta měsíc po příchodu do Afriky. 20. 11. 1941 je sestřelen v prostoru Bir el Goti a 3. 12. umírá v britské nemocnici na následky svých zranění. Tou dobou se objevuje i III. Gruppe stažená z Ruska, čímž je celá Geschwader kompletní. Přesto není situace pro Němce příznivá, neboť britská zimní ofenzíva je zahání na západ od Tobruku a dálkové stíhací Beuafightery operující z Malty začaly ukazovat, jakým nebezpečím pro plynulé letecké zásobování se stanou v budoucnu. Kupříkladu v druhé polovině ledna 1942 mohla celá JG 27 poslat do boje pouze 24 strojů, tedy množství neodpovídající ani Gruppe. Nicméně sestřely na kartě jednotlivých pilotů a tím celé jednotky utěšeně rostly a 18. května 1942 se u JG 27 slavilo. Ten den narostlo skóre JG 27 na neuvěřitelných 1 000 letadel protivníka od začátku války.

Značnou zásluhu na tom měl již několikrát zmiňovaný Hans Joachim Marseille, fenomenální střelec a výtečný pilot. Již 24. února 42 dostává za svůj 50. sestřel Rytířský kříž, čehož okamžitě využívá Goebbelsova propaganda a povyšuje mladého pilota na národního hrdinu. I v nové funkci velitele 3. Staffel JG 27 ho štěstí neopouští a 17. června, kdy sestřelil šest letadel, probíhala u celé jednotky další oslava, neboť Marseille jako její první pilot překročil



Bf 109G-6/R3 velitele I./JG 27 Maj. Dietera von Eichel-Streiber v letu, dobře je patrné bílé směrové kormidlo a zelený identifikační pruh na trupu.

Commander of I./JG 27 Maj. Dieter von Eichel-Streiber flying hi Bf 109G-6/R3, note the green tail band and white rudder.

magickou stovku, přesněji dosáhl 101 sestřel. Radost byla ale zkažena ztrátou 7 strojů Bf 109, což signalizovalo zvýšenou aktivitu RAF a předzvěst celkové změny v poměru sil, neboť přeprava posil, náhradních dílů a zejména pohonných hmot se opět téměř zastavila. Mnohdy sice palivo dorazilo, ale jídlo ne, a tak piloti startovali s prázdnými žaludky.

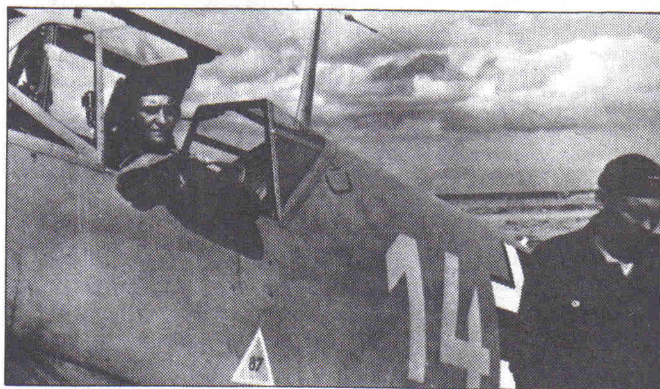
Přesto si celá jednotka udržovala vysoký standard a jednotlivci přidávali na svá konta i několik vítězství denně. 26. 6. získal pět sestřelů Lt. Friedrich Körner a k němu se přidali Lt. Arnold Stahlschmidt a Werner Schroer, každý se třemi. Další den se ale pro nedostatek benzínu nelétalo.

Září 1942, měsíc, který se ukázal jako nejčernější v historii JG 27, začal oslnivě. Již 1. dosáhl H. J. Marseille, ve svých 22 letech nejmladší kapitán Luftwaffe, který se nedávno vrátil z dovolené v Německu neuvěřitelného výkonu. Při třech bojových vzletech sestřelil dva Spitfiry a patnáct Curtissů Kittyhawk, za což mu byly vrchním velením uděleny brilianty k jeho Rytířskému kříži. Naopak ale 6. se z bojového letu nevrátil Lt. Günter Steinhausen, eso s 40 sestřely, a to samé potkalo následujícího dne i Oblt. Hanse Arnolda Stahlschmidta, který zahynul po svém 59 sestřelu. Vyvrcholení smůly přišlo 30. září, kdy při výskoku ze svého kouřem zahaleného Bf 109G-2W.Nr. 14256 narazil Stäffelkapitan 3/JG 27 Hptm. H. J. Marseille na ocasní plochy a volným pádem se zřítil na zem. Důvody požáru se nepodařilo objasnit, jisté ale je, že žádný spojenecký pilot jej nepokořil.

Ztráta nejúspěšnějšího pilota, který zůstal se 158 sestřely nejlepším stíhačem Luftwaffe, značně nahlodala bojovou morálku. Stejně působily i těžké obranné boje s narůstající početní i kvalitativní převahou britské RAF a dlouhý pobyt v nehostinné poušti. Jediným řešením se stalo stažení celé jednotky a nahrazení známou JG 77 „Herzas Geschwader" v listopadu 1942. Vzhledem k tomu, že se jednalo spíše o odpočinek a načerpání nových sil, nepřesunula se JG 27 jako celek, nýbrž I. Gruppe šla do Francie, II. Gruppe přesídlila na Sicílii a III. Gruppe do Řecka. Rozhodně ale JG 27 odcházela ze severní Afriky se štítem, neboť podle německých statistik sestřelila 1 166 letadel při ztrátě 37 mrtvých pilotů, 25 prohlášených za nezvěstné a 27, kteří padli do zajetí.

Pro několik dalších měsíců není větší části Geschwader souzeno opustit středozemní bojiště. II./JG 27 operuje ze San Pietra na Sicílii jako součást II. Fliegerkorps, III./JG 27 měla zá-

Esa JG 27 v pořadí	dosažená hodnost	Jméno	Počet sestřelů	Služba u jiné jednotky
1	Hptm.	Joachim Kirschner	188	JG 3; 53
2	Oblt.	Ernst Wilhelm Reinnet	174	JG 77
3	Hptm.	Hans Joachim Marseille	158	I./JG2 a II/JG52
4	Maj.	Heinrich Setz	138	
5	Oblt.	Wolfudo Ettel	124	JG 3
6–7	Maj.	Werner Schroer	114	JG 3; 54
6–7	Lt.	Wilhelm Grinius	114	
8	Oblt.	Franz Woidich	110	JG 52; 400
9	Gen. lt.	Adolf Galland	103	JG 26; JV 44
10	Obfw.	Heinrich Bartels	99	JG 5; 51
11	Obrst.	Gustav Rödel	98	JG 21
12	Maj.	Dieter von Eichel-Streiber	96	JG 1; 26; 51; 54
13	Hptm.	Erbo Graf von Kageneck	67	JG 52
14	Maj.	Gerhard Homuth	63	JG 54
15	Oblt.	Hans Stahlschmidt	59	
16	Maj.	Erich Hohagen	55	JG 51, 2, 7, 44
17	Oblt.	Karl-Heinz Bendert	54	
18	Oblt.	Willi Kientsch	52	
19	Oblt.	Otto Schulz	51	
20	Maj.	Ernst Düllberg	50	JG 1; 76
21–23	Hptm.	Wihelm Balthansar	47	JG 2; 3
21–23	Hptm.	Günter Hannack	47	
21–23	Hptm.	Herbert Kutscha	47	
24	Maj.	Ernst Börngren	45	
25–27	Maj.	Ludwig Franzisket	44	JG 26; 1
25–27	Maj.	Walter Matoni	44	
25–27	Maj.	Wilhelm Steinmann	44	
28	Maj.	Karl-Wolfgang Redlich	43	
29	Hptm.	Herbert Schramm	42	JG 53
30	Lt.	Günter Steinhausen	40	
31	Maj.	Rudolf Sinner	39	
32	Fw.	Erwin Sawallisch	38	
33	Oblt.	Friedrich Körner	36	
34	Hptm.	Ferdinand Vogel	33	
35	Oblt.	Carl von Leirs u. Wilkan	31	
36–37	Fw.	Franz Blazytko	29	
36–37	Hptm.	Wolfgang Lippert	29	
38–40	Hptm.	Walter Adolph	28	JG 26
38–40	Hptm.	Hans-Joachim Heinecke	28	
38–40	Oblt.	Franz Stigler	28	
41–42	Oblt.	Emil Claude	27	
41–42	Lt.	Fritz Gromotka	27	
43–45	Hptm.	Hans Remmer	26	
43–45	Obrstlt.	Wolfgang Schellmann	26	
43–45	Maj.	Peter Werfft	26	
46	Lt.	Karl Wünsch	25	
47	Oblt.	Bernd Schneider	23	
48–49	Hptm.	Otto Mayer	22	
48–49	Lt.	Hans Richter	22	
50–52	Hptm.	Horst Renter	21	
50–52	Lt.	Heinrich Steis	21	
50–52	Oblt.	Max Winklev	21	
53–54	Lt.	Paul Becker	20	
53–54	Oblt.	Erich Gerlitz	20	
55	Lt.	Albert Espenlaub	14	
56–59	Oblt.	Emil Kaiser	13	
56–59	Lt.	Hermann Förster	13	
56–59	Oblt.	Willi Kothmann	13	
56–59	Obrstllt.	Eduard Neumann	13	
60–65	Oblt.	Gerhard Homuth	12	
60–65	Oblt.	Erich Krainik	12	
60–65	Oblt.	Ernst Maak	12	
60–65	Oblt.	Hans Niederhofer	12	
60–65	Oblt.	Heinrich Rosenberg	12	
66–67	Oblt.	Herbert Krenz	11	
66–67	Oblt.	Friedrich Hoffman	11	
68–71	Lt.	Viktor Gruber	10	
68–71	Oblt.	Gerd Framm	10	
68–71		Alfred Stückler	10	
68–71	Oblt.	Wilhelm Wiesinger	10	
72–74	Lt.	Kurt Jenisch	9	
72–74	Lt.	Hugo Scheider	9	
72–74	Hptm.	Max Dobislav	9	
75–78	Lt.	Bahnsen	8	
75–78	Oblt.	Alfred Heidl	8	
75–78	Lt.	Karl Mentrich	8	
75–78	Maj.	Joachim Schlichting	8	
79	Lt.	Heinz Schmidt	6	
80–82	Lt.	Franz Elles	5	
80–82	Lt.	Josef Grumm	5	
80–82	Lt.	Herbert Kowalski	5	



Nejúspěšnější pilot JG 27 Hans-Joachim Marseille v kabině svého Messerschmittu Bf 109F s charakteristickou žlutou čtrnáctkou na boku.

The pilot of the JG 27 Hans-Joachim Marseille in the cocpit of his famous yellow 14, Messerschmitt Bf 109F.



Doplňování paliva do Bf 109F náležejícího II./JG 27 v typických severoafrických podmínkách.

Refueling an Bf 109F bellonging to II./JG 27 in North Africa.



Konec JG 27 se v ničem nelišil od ostatních jednotek Luftwaffe. Nahoře stroj I. Gruppe nalezený v okolí Lipska a dole také Bf 109K-4 patřící III. Gruppe zanechaný v Ruzyni.
The end of JG 27 was identical to other Luftwaffe units. Above is a mashine of I. Gruppe found near Lippstad and below also an Bf 109K-4 abandoned at the Ruzyn airport Prague.



kladny v Kastelli, Maritea a na Rhodu v podřízenosti X. Fliegerkorpa. V posledně jmenované oblasti ale mnoho příležitosti k boji nebylo, proto 7./JG 27 záhy posílila obranu Sicílie, ke které se přidaly v předvečer spojeneckého vylodění 14. května 1943 i 8. a 9. Staffel. Převaha byla jednoznačná a Luftwaffe ani Regia Aeronautica neměly již dostatek sil postavit se na rozhodný odpor. Nebezpečí ale představovaly i nadále.

S příchodem vynikajících pilotů se vždy zvedla úroveň celé jednotky. Příkladem může být jmenování Oberleutnanta Wolfa Udo Ettela, esa se 120 sestřely, z nichž 84 získal během posledních dvou měsíců s 4./JG 3 na východní frontě, velitelem 8./JG 27. Jeho hvězda zářila pouze krátce. Po startu ze základny Brindisi získal několik sestřelů včetně dvou bombardérů a jednoho Spitfire 16. července 1943. Následujícího dne dostal jeho Bf 109G během hloubkového náletu na čele v prostoru Catania přesný zásah a Ettel zahynul.

Obrana východního Středomoří nemohla zůstat bez patřičného leteckého krytí, proto byla v dubnu 1943 založena IV./JG 27 v Kalamaki — Řecku pod velením Oblt. Alfreda Burka, spadající pod nově ustavené velitelství — „Luftwaffenkommando Sud Ost“. Sílu spojeneckého letectva začalo v narůstající míře pociťovat samotné srdce Třetí říše, Německo. Americké létající pevnosti bombardující ve velkých formacích za dne si vynutily posílení přímé obrany Německa. Proto koncem července 1943 se v této roli objevila vedle I. Gruppe i II. Gruppe, které v té době velel Hptm. Werner Schroer. Příležitostí dokázat své umění měli piloti obou Gruppe víc než dost. Kupříkladu 18. srpna napadly elementy II./JG 27 americký svaz útočící na Schweinfurt a měly značný podíl na ztrátě 60 strojů z celkového počtu 376 útočníků. Některé části tohoto bombardovacího svazu se vracely přes středozemní oblast do severní Afriky a zde jim cestu zase znepříjemnila I. Gruppe, startující z letiště Fels am Wagram u Vídně. Podobným způsobem si rozdělovaly útočící svazy až do druhé poloviny roku 1944 samozřejmě spolu s ostatními jednotkami. Je zajímavé, že i Britové se mohli v létě 1943 při svých nočních náletech setkat se stroji II./JG 27, neboť ta se o ně dělila s JG 302, nasazovanou při operacích „Wilde Sau“ a létající ze stejné základny Doberitz u Berlína.

Přelom roku zastihl JG 27 roztroušenou na mnoha kilometrech čtverečních, I. Gruppe v okolí Vídně a II. Gruppe v Německu, obě jako součást Luftwaffe Reich, III. Gruppe na Krétě a IV. Gruppe v Řecku, spadající do podřízenosti Luftwaffenkommando Sud Ost, standardní výzbrojí je tou dobou Messerschmitt Gf 109G-6.

Situace se ale začala drasticky zhoršovat, a proto v dubnu 1944 je již celá Geschwader v podřízenosti obrany Říše a dislokována zejména v Rakousku. V rámci hledání nejefektivnější taktiky pro boj se čtyřmotorovými obry téměř denně přivážejícími zkázu do Německa vznikla 22. 5. 1944 pod velením Maj. Waltera Dahla tzv. Jagdgeschwader z. b. v. specializující se právě na boj s bombardéry. Po dobu její krátké existence ji tvořily III./JG 3 (velitel Hptm. Karl-Heinz Sanger), I./JG 4 (Maj. Horst Carganico), II./JG 27 (Hptm. Ludwig Franzisket), II./JG 53 (Hptm. Julius Meinburg) a III./JG 54 (Hptm. Werner Shorer, dříve sloužící také u JG 27).

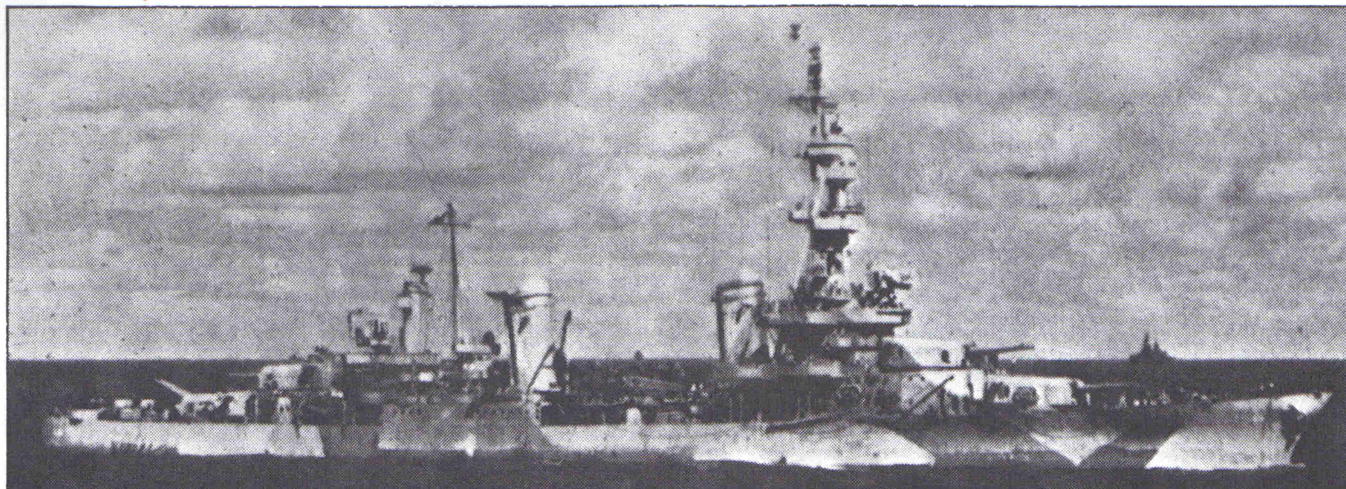
Další změny nastaly v souvislosti se spojeneckým vyloděním v Normandii. 20. června 44 přešly I., III. a IV./JG 27 do stavu Luftflotte 3 a současně se přesunuly do Francie. Jejich základnami se staly Rheims pro I./JG 27, Chamfuery pro IV./JH 27 a Staf a III./JG 27 byla umístěna V Romilly sur Seien. Velitelem III. Gruppe v té době byl Maj. Ernst Düllberg, který při sestřelení bombardéru dne 19. 5. 44 přišel o pravou ruku, přesto se k létání vrátil a z posledních 29 sestřelených strojů jich bylo plných 24 čtyřmotorových, což je výkon, před kterým musíme smeknout, bez ohledu na politickomorální aspekty. Již koncem září je ale většina JG 27 opět v Německu s výjimkou právě III. Gruppe a II. Gruppe, operující ze základny v Rakousku převážně nad Maďarskem, Jugoslávií a Československem. Postupně dostává celá jednotka poslední verze Messerschmittů Bf 109G-14 a 10, má za úkol chránit letiště, ze kterých operují nové proudové stroje Me-262 a Ar-234. Proto je v prosinci 1944 dislokace následující: Stab a II./JG 27 na letišti Hopsted, I./JG 27 Rheine, III./JG 27 Hesepe a IV./JG 27 na letišti Achmer, odkud se také zúčastnily na operaci Bodenplatte, uškodivší více Luftwaffe než Spojencům. Od té chvíle se celá jednotka přemisťovala z letiště na letiště před postupujícími jednotkami. Pro nedostatek pohonných hmot, letadel i pilotů byla IV. Gruppe v březnu 45 zrušena a rozdělena do ostatních Gruppe. Poslední známý početní stav je z 9. 4. 1945, kdy spadala pod 14 Fliegerdivision, Luftflotte Reich a částečně byla dislokována i v Čechách:

Stabschwarm JG 27	počet strojů	schopných letu
I./JG 27	29	(13)
II./JG 27	48	(27)
III./JG 28	19	(15)

To již ale byla labutí píseň slavné jednotky, která si činí nárok na 2 700 sestřelených letounů protivníka (pouze 250 sovětských) při ztrátě 400 zabitých pilotů, 250 nezvěstných a 70 zajatých. Kapitulace zastihla JG 27 v Rakousku, kde se v čele se svým velitelem Maj. Franziskem vzdala Američanům.

Velitelé JG 27

1. 10. 1939—14. 10. 1940	Obst. Max Ibel
15. 10. 1940— 2. 11. 1940	Maj. Bernhard Woldenga
3. 11. 1940—22. 6. 1941	Maj. Wolfgang Schnellman
23. 6. 1941— 7. 6. 1942	Maj. Bernard Woldenga
8. 6. 1942—22. 4. 1943	Obst. Lt. Eduard Neumann
22. 4. 1943—29. 12. 1944	Obst. Gustav Rödel
31. 12. 1944— 7. 5. 1945	Maj. Ludwig Franzisket



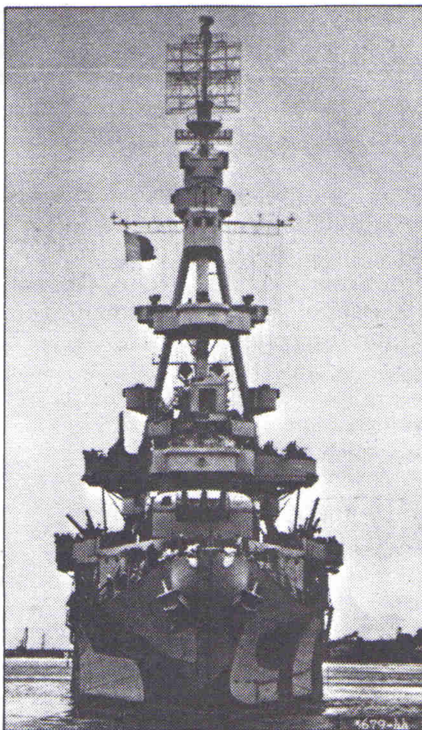
Americké těžké křižníky Pensacola a Salt Lake City

Ivo Pejčoch

Roku 1922 se většina námořních mocností dohodla na konferenci ve Washingtonu o omezení síly svých flot a zastavení závodů v této oblasti zbrojení. Křižníky tehdy omezoval limit standardního výtlaku 10 000 tun a maximální ráže hlavních děl stanovena nejvýše na 203 mm. O tři roky později, při dalších rozhovorech v Londýně, jsou křižníky rozlišeny na lehké (s děly do 155 mm) a těžké (s děly mezi 155 a 203 mm).

Spojené státy zahájily výstavbu těžkých křižníků 27. 10. 1926, kdy v loděnicích New York NYd založili kýl prvního plavidla, při spuštění na vodu 25. 4. 1929 pokřteného Pensacola a dokončeného 6. 2. 1930. Práce na jeho sestře Salt Lake City započaly v loděnicích New York SB 9. června 1927, 23. ledna 1929 ji spustili na vodu a 11. prosince téhož roku dokončili.

Oba křižníky měly dvoukomínové uspořádání a nad trupy se tyčily dva trojnožkové stěžně, z nichž zadní byly počátkem války vyřazeny. Hlavní součástí výzbroje tvořilo deset netypicky rozmístěných děl ráže 203 milimetru o délce 55 ráží. Nacházela se ve čtyřech věžích, dvou trojdělových a dvou dvoudělových, přičemž trojhlavňové věže byly umístěny ke středu lodi a nad dvouhlavňovými, což se nepříznivě projevilo na celkové stabilitě plavidla. Následující typy amerických těžkých křižníků využívaly tedy jiné konfigurace, devíti děl ve třech trojhlavňových věžích. Největší síla pancéřové ochrany činila na bocích 51 mm a až 75 milimetrů horizontálně (hlavní paluba 50 mm, vnitřní pancéřová paluba 25 mm), čelo věží hlavního dělostřelectva pak 37 milimetrů. Pohonný systém sestával ze čtyř turbin Parsons a osmi kotlů White Forster o výkonu 107 koňských sil, Pensacola s ním dosahovala nejvíce 32,5 uzlové rychlosti, Salt Lake City se stroji o výkonu 107 746 koňských sil byl o málo rychlejší, plul až 32,78 uzle.



USS Salt Lake City v pohledu zepředu nese charakteristickou válečnou kamufláž.

Front view of USS Salt Lake City in typical war camouflage.

Sekundární výzbroj představovala čtveřice jednohlavňových 127 milimetrových kanónů, později doplněná o další čtyři. Lehká protiletecká výbroj byla zpočátku tvořena osmi 12,7 mm kulomety, na počátku války demontovanými. Před zahájením konfliktu též z paluby zmizely dva trojhlavňové 533 milimetrové torpedomety.

Průběh bojů v pacifické oblasti si vyžádal postupné zesilování protiletecké výzbroje, především rychlopalných kanónů menší ráže. V různých obdobích se pochopitelně sestava a počet těchto zbraní lišily. Tak Pensacola měla například roku 1941 na palubě šestnáct 28 milimetrových kanónů a devět dalších dvacetimilimetrových. „Osmadvacítky“ se ukázaly jako málo účinné a záhy je nahradily kanóny ráže 40 milimetrů. Na konci války nesla Pensacola sedm čtyřhlavňových kompletů této ráže, doplněných dvaceti dvacetimilimetrovými kanóny.

Salt Lake City měla ve stejné době šest 40 mm kompletů a dvacet 20 mm hlavní. Ze dvou (v roce 1945 již jen jednoho) katapultů vzlétaly coby prostředek dálkového průzkumu dvouplošné hydroplány Curtiss Seagull, nahrazené koncem války moderním typem Seahawk. S posilováním protiletecké výzbroje se pochopitelně rozšiřovalo a modernizovalo radioelektronické vybavení.

Při převzetí námořnictvem dostala Pensacola vedle jména identifikační kód CL-24 a Salt Lake City CL-25. Roku 1931 byly obě překlasifikovány na CA-24 a CA-25.

Bojová historie obou lodí je velmi pestrá. Následující řádky se pokusí stručně přiblížit její nejzajímavější a nejvýznamnější úseky.

Pensacola strávila třicátá léta v pacifických vodách, první velkou akcí, které se zúčastnila, byla bitva v Korálovém moři ve dnech 7. a 8. května 1942, kde Američané za cenu ztráty letadlové lodi Lexington odvrátili hrozbu japonského útoku na významnou novoguinejskou základnu Port Moresby. Pensacola zde s dalšími

plavidly tvořila součást ochrany letadlových lodí. Na přelomu května a června je zařazena do svazu, mířícího k Midway odrazit útok mocného námořního seskupení japonského viceadmirála Naguma. Bitvu, představující zlom v tichomořské válce není třeba šířeji popisovat. Pensacola tady opět patřila k ochraně letadlových lodí. Poté se nacházela po kratší čas v Pearl Harboru, aby se pak přesunula do oblasti Guadalcanalu.

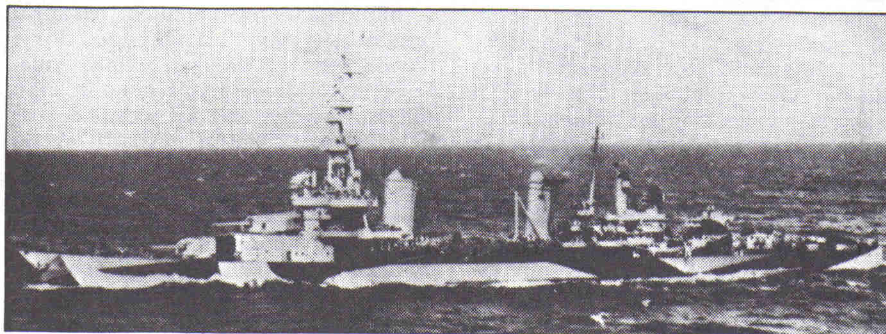
V rámci operačního svazu kontraadmirála Murraye, soustředěného kolem letadlové lodi Hornet se účastnila ve dnech 26.—27. října 1942 velké bitvy u ostrovů Santa Cruz. Dva americké operační svazy zde zastavily a donutily k návratu mocné japonské síly, mířící ke Guadalcanalu, s cílem ovládnout situaci v oblasti. Osudné se staly Pensacole noční hodiny z 29. na 30. listopadu. Společně s těžkými křižníky New Orleans, Minneapolis, Northampton, lehkým Honolulu a šesti torpedoborci pod velením kontraadmirála Curletona Wrighta zaútočila na osm japonských torpedoborců, vezoucích posily na Guadalcanal. Po ztrátě Takanami začali Japonci ustupovat, ale v průlivu mezi ostrovy Guadalcanal a Savo vypustili na pronásledovatele většinu svých torpéd. Zaskočené americké těžké křižníky se prakticky nemohly přívalu smrtonosných doutníků vyhnout a inkasovaly jeden zásah za druhým. Všechny byly zasaženy a Northampton se přes veškerou snahu záchranářů v ranních hodinách potopil. Pensacole se zarylo torpédo do levoboku, kde explodovaly palivové nádrže. Zahynulo 125 mužů, dalších 68 bylo zraněno. Nešťastné střetnutí bývá nazýváno bitvou u mysu Tassatoranga. Křižník odplouvá na základnu Espiritu Santo a odtud k rozsáhlé opravě do Pearl Harboru. O rok později již opět bojuje, zařazen k silám, dobývajícím atol Tarawa. Je aktérem řady operací, vylodění na Roi a Namuru, doprovází letadlové lodě při letecké ofenzivě proti Palau, Ulithi a Yapu, později Wake, Marcusu a Filipinám. 20. října 1944 podporuje vylodění na Leyte, o pět dní později se účastní bitvy u mysu Engano. V lednu a únoru 1945 pomáhá vylodění na Iwo Jimě, kde je 17. 2. opět poškozena, nyní šesti granáty pobřežních baterií, má 17 mrtvých a 119 raněných. Poslední významnou akcí, při které působí, je v březnu vylodění na Okinawě. 26. 8. 1946 je vyřazena ze seznamu floty a roku 1948 končí svou pestrou dráhu v roli terče atomových pokusů u Bikini.

I její sestra Salt Lake City měla svou historii úzce spjatu s tichomořskou oblastí. V rámci doprovodu letadlových lodí je svědkem slavného Doolitleova náletu na Tokio 18. 4. 1942, v srpnu téhož roku podporuje vyloďovací operace na Guadalcanal a Tulagi. V noci z 11. na 12. října patří mezi účastníky bitvy u mysu Esperance. Eskadra křižníků a torpedoborců pod velením kontradmirála Nornana Scotta se zde utkala v zuřivém boji se slabším japonským svazem a po potopení torpedoborce Fubuki a těžkého křižníku Furutaka jej donutila k ústupu. Salt Lake City sice zasáhly tři granáty, ale nezpůsobily vážnější poškození. Za měsíc odplouvá do Pearl Harboru, aby v březnu 1943 tento křižník s dalším lehkým Richmond a čtyřmi torpedoborci zamířil do oblasti Aleut. 26. 3. se zde střetává s podstatně silnějším japonským svazem, ochraňujícím transportní lodě, vezoucí posily a materiál na obsazené ostrovy Attu a Kiska. Tváří v tvář dvěma těžkým a dvěma lehkým křižníkům, doprovázeným čtyřmi torpedoborci se americký velitel, kontradmirál Charles Mc. Morris rozhodl přijmout nerovný boj. Statečně bojující Salt Lake City byl mnohokrát zasažen během bitvy, trvající celých tři a půl hodiny, přesto jej přes četná poškození dokázala posádka vždy nouzově opravit a udržet v akceschopném stavu. Střetnutí, známé jako bitva u Komandorských ostrovů, skončilo odpoutáním vyčerpaných protivníků, jimž začala také docházet munice. Američanům se podstoupené riziko vyplatilo, neboť japonský transportní svaz se musel obrátit k domovským břehům. Během následujících dvou let působil Salt Lake City při vyloďovacích operacích. Jmenujme alespoň akce proti Eniwetoku, Kwajaleinu, Polau, Ulithi, Saipanu, Iwo Jimě, Okinawě a nakonec pomáhá zabezpečovat okupaci Honšú. Za největší námořní bitvy v dějinách, střetnutí u Leyte v říjnu 1944, zabezpečoval doprovod letadlových lodí. Po válce je 29. 8. 1946 vyškrtnut ze seznamu floty a stejně jako jeho sestra Pensacola doslouží coby cíl atomových testů u Bikini, kde se také 25. 5. 1948 potápí.

Hlavní technické údaje:

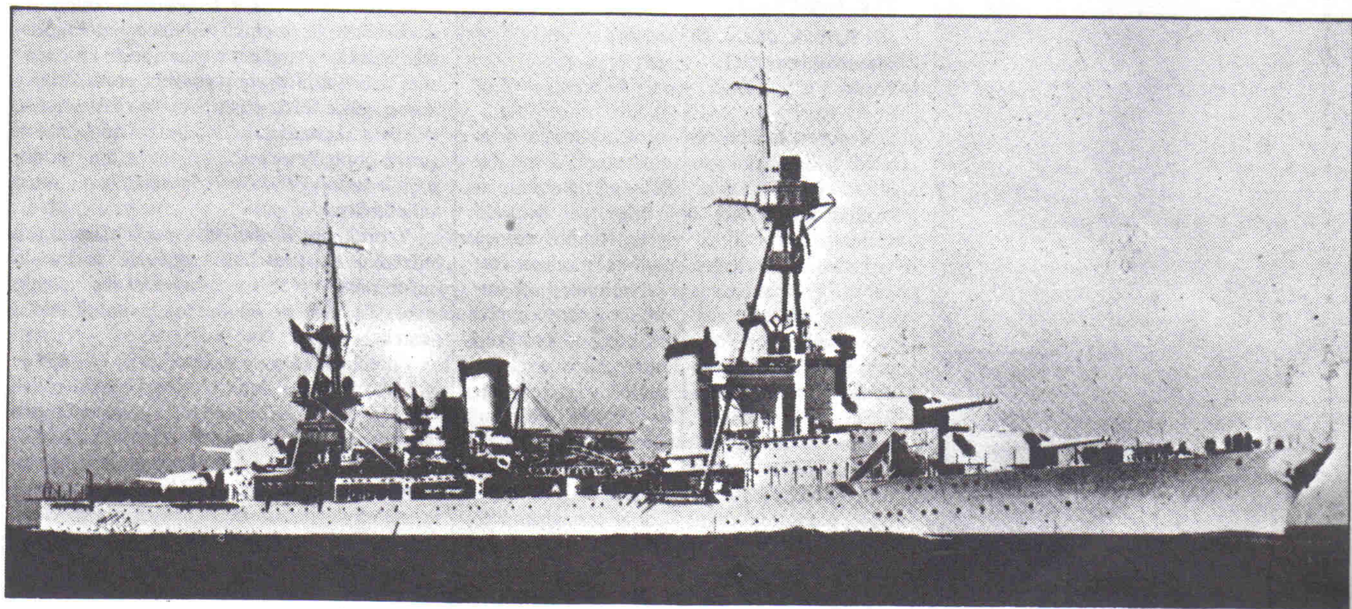
standardní výtlak	9 097 T
maximální výtlak	11 512 tun
největší délka	178,5 metru
největší šířka	19,9 metru
maximální rychlost	32,5 uzle
akční radius	10 000 nám. mil při 15 uzlové rychlosti
posádka	631 mužů

Standardní výtlak je udáván v britských tunách 1 T = 1 016 kg



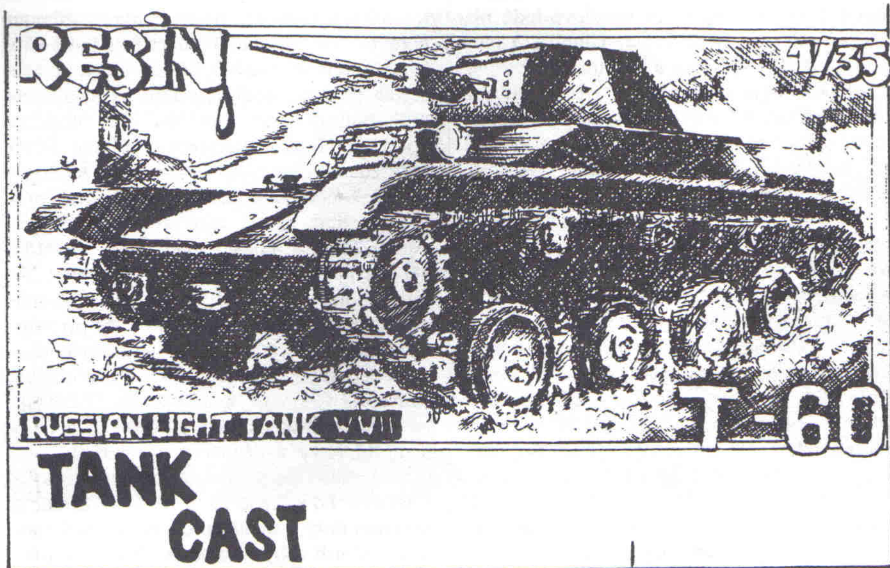
USS Pensacola roku 1944.

USS Pensacola in 1944.



USS Salt Lake City koncem třicátých let.

USS Salt Lake City in the late thirtieth.



T-60

***výrobce:* Tank Cast**
***měřítko:* 1 : 35**
***cena v ČSFR:* cca 300 Kčs**

Soukromá firma Tank Cast poskytla k recenzování svůj nový výrobek, stavebnici známého sovětského lehkého tanku T-60 z let druhé světové války. Po linii sovětských tanků tedy navázala na svůj předchozí kit T-40. Modely Tank Castu nejsou stříkané, ale odlévané z epoxidu. Takto řešené stavebnice nejsou pochopitelně určeny běžným sběratelům, zaměřují se na ně především skuteční „fajnšmekři", kteří chtějí mít svou sbírku co možná nejkompletnější. Konečně se tedy i u nás začínají na pultech objevovat kity tohoto druhu, v zahraničí dost rozšířené.

Model má jednodílnou odlehčenou korbu, dutou věž s nalepovacím poklopem a velké množství dalších drobnějších dílů. Pásy jsou řešeny jako jednodílné, rozložené do čtyř úseků. Návod udává, že je nutné je před vlepením na podvozek ponořit do vařící vody, aby změkly; po odstranění drobných přelitků působí vcelku dobrým dojmem. K lepení samému, doporučoval bych použít některý z kyanoakrylátových „prstolepů" či epoxid, který ovšem tvrdne podstatně déle. Běžná syntetická lepidla jsou totiž neúčinná. Návod je přehledný, psaný anglicky.

T-60 v současné době nikdo jiný nenabízí. Před lety se sice objevoval v nabídkách zahraničních časopisů francouzský kit, rovněž epoxidový, ale dnes se již zřejmě neprodukuje. Sovětskými modeláři již několik roků ohlašovaný stříkaný kit jednoho ruského družstva zatím nespatřil světlo světa a kdoví, zda se tak někdy vůbec stane.

Firmě Tank Cast tímto přejeme úspěchy v další činnosti a doufáme, že brzy obohatí trh dalším prototypem.



RECENZE

Jiří Rajlich, JUDr. Jiří Sehnal
Slovenští letci 1939–1945
kresby Vít Martínek, vydaly Kolínské noviny

V porevolučním období se na našem trhu letecké historické literatury objevilo mnoho titulů, které mají zpravidla za cíl rehabilitovat násilně umlčované bojovníky za svobodu a demokracii v naší vlasti. Kvalita autorů – historiků je značně rozdílná, a tak se čtenář dozvídá také data neprověřená, jindy domýšlená či dokonce „odborně dovozená". Jsou však historické práce, které se vymykají potřebám politických tendencí doby a naopak připomínají nám události, jež byly zamlčeny tak dokonale, že žasneme nad tím, o čem všem naše národy neměly vědět.

K takovým, dokonale tabuizovaným tématům z historie československého leteckého dění, patří události v období existence Slovenského slobodného štátu. V současnosti existují u nás fakticky tři, resp. čtyři osobnosti, jež se systematicky zabývaly a zabývají poznáním slovenského letectva období let 1939—1945, aniž by byly ovlivněny ideologickými a politickými potřebami doby. Na Slovensku je to Ing. arch. Štefan Androvič a zvláště historik Juraj Rajninec, specializující se na leteckou válku nad slovenským územím a spolupracující při odhalování poznatků z aeroarcheologie. Jeho v březnu 1991 inzerovaná kniha „Slovenské vzdušné zbraně 1939—1944" se však dosud v prodeji neobjevila. Jiná publikace — právě o činnosti amerického a britského letectva nad Slovenskem a Moravou v průběhu II. světové války — je stále v období dokončování rukopisu.

O to překvapivější je publikace „Slovenští letci 1939—1945" od českých autorů Jiřího Rajlicha a JUDr. Jiřího Sehnala, která byla vydána v únoru tr. Inzerována sice byla už na prosinec 1991, slibována v celém rozsahu na křídovém papíře a v orientační ceně 55 kčs. Ani ten největší pesimista, který zadává práci v tiskárně, však zcela určitě nepočítá s tím, že dojde ke změně v kalkulaci a nárůstem o 100 %. A tak vydavatel stál před dilematem — buď pro svou práci hledat dlouhé měsíce jinou tiskárnu a ztratit kredit slibu, který dal svou nabídkou, nebo přistoupit na stávající podmínky. Výsledkem je publikace, která sice textovou část nemá na křídovém papíře, ale obálka a barevná příloha se zobrazením pětačtyřiceti letounů ve slovenském markingu dobových uniforem a leteckých odznaků působí velmi dobrým dojmem. Cena publikace — kolem 65 Kčs — je přijatelná, neboť obsah práce je unikátem jak zpracováním, tak podáním.

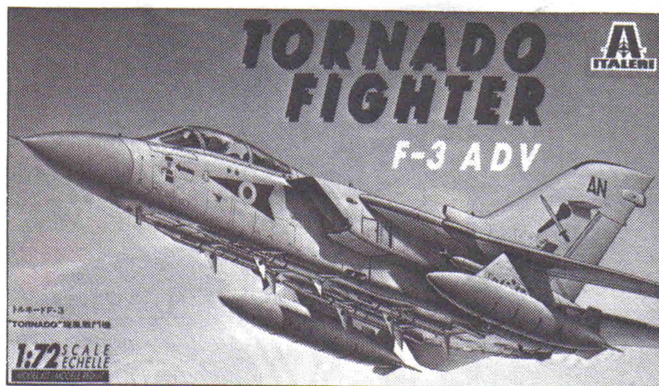
Nemá smysl vypočítávat čím vším je publikace první a jedinečná. To pozná každý čtenář, který zná kvalitu dosavadní publikační činnosti obou autorů. Na první pohled je jasná jejich snaha — předložit dílo, které komplexně zmapuje zadané téma. Kniha obsahuje vedle textové části řadu tabulek a přehledů, mnoho z desítek fotografií je unikátních. Autoři výhradně popisují události, hromadí fakta a nikde ani slovem nehodnotí. Jestliže jsme u dosavadních „historiků" byli vždy poučeni, jaký ideologický a politický smysl měl ten který čin té které osobnosti, zde si musíme vytvořit svůj názor na popisované události sami.

Práce J. Rajlicha a J. Sehnala vznikla na základě studie archívů z Německa, Maďarska, Ruska a Anglie a v menší míře i Slovenska, neboť tam zbyly po ničení pouze trosky a jsou velice těžce přístupné. To však nemůže snižovat autentickou hodnotu díla, neboť právě pohledy z druhé bojující strany dodávají jednotlivým faktům a událostem punc objektivity.

V přehledu kreseb slovenských leteckých odznaků se pravděpodobně už nedostalo místo na vytištění odznaku leteckého mechanika. To však je snadno omluvitelný nedostatek.

Publikace „Slovenští letci 1939—1945" je v československé letecké historiografii vůbec prvním uceleným materiálem k dosud zapovězovanému tématu. V této chvíli je také hozenou rukavicí renomovaným slovenským historikům a pokud ji zvednou, můžeme v odborné literatuře očekávat další práce o historii slovenského vojenství z období Slovenského štátu.

Miroslav Lorenc



Tornado F.Mk.3 (ADV)

Italeri No 179
Cena v ČSFR:
Dováží: Bílek E. I. Co.

Modeláři zajímající se o soudobé bojové letouny, a také ti, kteří kompletují sbírku letadel účastnících se bojů o osvobození Kuvajtu (operace Desert Storm) jistě uvítají model firmy Italeri No 179. Je to stíhací varianta Panavie Tornado IDS, určená speciálně pro RAF. Od předchozích verzí se na pohled liší především prodlouženou přední částí trupu, kde je umístěn vylepšený radar a nová avionika. Výzbroj tvoří 27 mm kanón Mauser, čtyři řízené raketové střely Sky Flash nesené pod trupem letounu a čtyři řízené střely AIM-9L/P Sidewinder, umístěné na pylonech přídavných nádrží, nesených pod křídly. Letouny Saúdskoarabského vojenského letectva RSAF, které je dalším uživatelem vedle britské RAF, jsou vyzbrojeny raketovými střelami francouzského původu. Historií celé řady typů Panavia Tornado, výkresy, kamuflážní schémata a množství kvalitních fotografií, tj. vše, co je nezbytné ke stavbě kvalitního modelu, najdeme ve třech základních publikacích: Aircraft In Action No 111 (Squadron Signal), Air Guide No 4 (Line Writes) a Waffenarsenal, Band 70 (Podzun-Pallas-Verlag).

Kvalitní, dostatečně dimenzovaná krabice, na které je kromě povedené kresby letounu i barevné schéma se vzorníkem barev, obsahuje 52 dílů středně šedého kvalitního plastiku a dva průhledné díly kabiny. Celkem přehledný návod dovoluje stavbu i nepříliš zkušeným modelářům. Obtiskový aršík obsahuje britské výsostné znaky typu Low Visibility, množství popisek a marking, který umožňuje postavit stroje 229.OCU/65 squ. nebo 29 sq. RAF.

Rozměry modelu jsou ve shodě se svým velkým vzorem a také negativně rytá paneláž odpovídá tvarem a polohou výkresu v měřítku 1 : 72.

Vlastní stavba nečiní obtíže, potřeba tmelení a broušení je minimální. K dosažení dokonalého modelu je nutno především upravit podle fotografií pilotní prostor, vystřelovací sedačky posádky a zaměřovač. Palubní desky svými rozměry a umístěním přístrojů a spínačů odpovídají originálu. V překrytu kabiny je věrně znázorněna bleskovice systému MCD. Výstupní trysky obou motorů jsou ve stavebnici zhotoveny schematicky a stojí za to je opět podle fotografické dokumentace upravit. Výše uvedené platí i o přistávacím zařízení, zde je nutno především doplnit přistávací reflektory a upravit podvozkové nohy. Rovněž podle fotografií tvoříme detaily na řízených střelách Sky Flash a Sidewinder. Z neznámých důvodů obtiskový aršík postrádá výsostné označení umístěné na směrovce letounu. Je proto nutné zhotovit známým postupem nově tuto součást markingu. Na závěr lze konstatovat, že ze stavebnice firmy Italeri je možno postavit s pomocí uvedených pramenů opravdu kvalitní model letounu Tornado F.Mk.3 (ADV).

Otakar Beneš — LHS

Budějovická firma „Plus MODEL" přišla na modelářský trh s dalším svým výrobkem, tentokrát je to zakrývající nátěr COLOR STOP. Výrobek je prodáván v lahvičce o obsahu 25 ml, za cenu mezi 12—14 Kčs. Měl jsem možnost jej vyzkoušet při jeho uvedení na trh, a proto bych se rád o tuto zkušenost podělil. Hned po otevření zjistíme, že výrobek na rozdíl od mnoha zahraničních (např. MOLAK-STRIP) nezapáchá čpavkem. Vlastní „COLOR STOP" je narůžovělá tekutina, kterou je možné nanášet jak štětcem, tak například zahroceným koncem párátka. Zakrýt lze jak kabiny a další místa, tak části nátěru. V případě zakrývání natřených míst je ovšem třeba si uvědomit, že přípravek lze snadno odstranit jen z barev lesklých a pololesklých. Na matných nátěrech je nutno použít silnější vrstvu „COLOR STOPu" a nechat ho dokonale zaschnout nejlépe několik hodin. Přípravek při zasychání zprůhlední, ale zachovává si svou načervenalou barvu, což zvláště oceníte při natírání průhledných dílů, kde lze dobře rozeznat natřená a nenatřená místa, takže případné závady je možno včas opravit. Zaschlý a přebarvený „COLOR STOP" odstraníme tak, že špendlíkem opatrně nadzvihneme okraj a celé zakrytí strhneme vcelku z modelu. Závěrem je možno „COLOR STOP" doporučit jak kitařům, tak ostatním modelářským profesím.



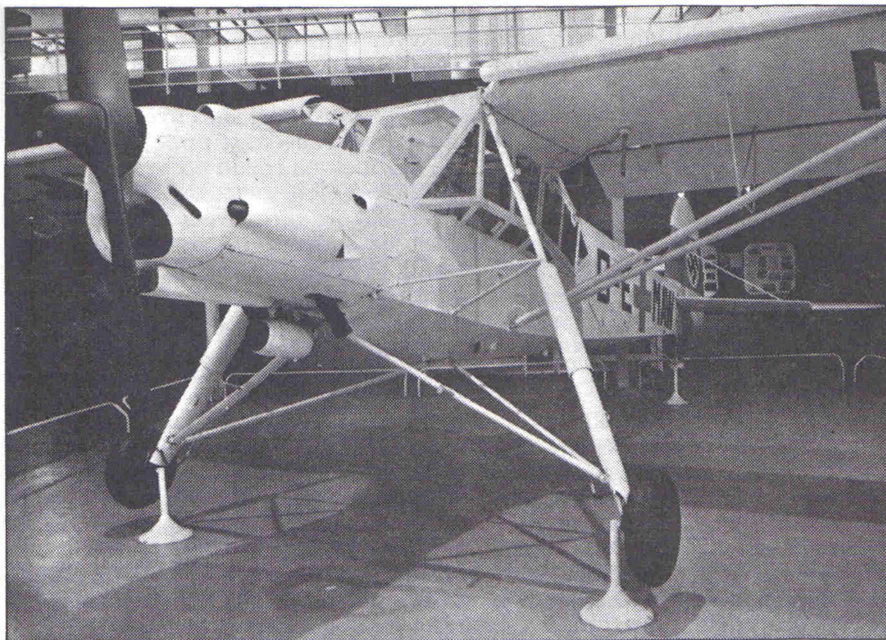
FIAT G-50

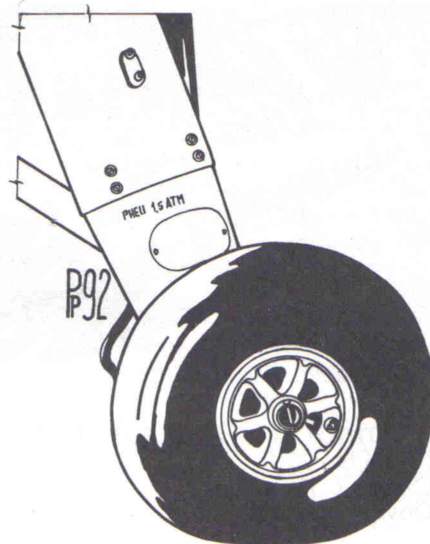
měřítko: 1;72
číslo kat.: 1046
cena v ČSFR:

Exportní firma MPK Mattaneli nám poskytla k otestování stavebnici jednoho z nejproslulejších italských stíhacích letounů Fiat G-50 z období druhé světové války. Jak známo Fiaty používalo i finské a chorvatské letectvo, takže všichni milovníci strojů evropské Osy mohou obohatit svoji sbírku o výzbroj malých příslušníků fašistického uskupení.

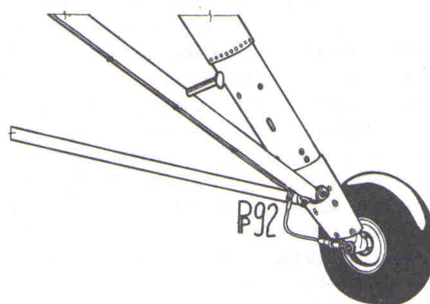
Model sám již výrobce kdysi nabízel, ale po dlouhá minulá léta jej nelisoval, tudíž se zařadil k obtížně sehnatelným vzácnostem. Kit je přes svou letitost poměrně pěkně zpracován, s docela čistým povrchem. Někdo si jej možná přeryje do negativní podoby, ale i neupravený působí dobře. Obohatit by zasloužil především chudý interiér, zde je třeba vyhledat dostupné detaily. Vylepšit zaslouží i zjednodušený podvozek. Hlavně zbraní patrně vyměníme za kovové trubičky, což je běžný postup u většiny modelů, puntičkáři mohou vyříznout nová těla válců, ta ze stavebnice vitrinovému modelu ale bohatě postačí. Obtisky jsou čisté a kvalitní, návod díky srozumitelnosti pochopí i naprostý začátečník. Celkově stavebnice působí pozitivním dojmem, její zkompletování je snadné a nevyžadující mnoho tmelení, proto G-50 lze doporučit modelářům všech úrovní a věkových kategorií.

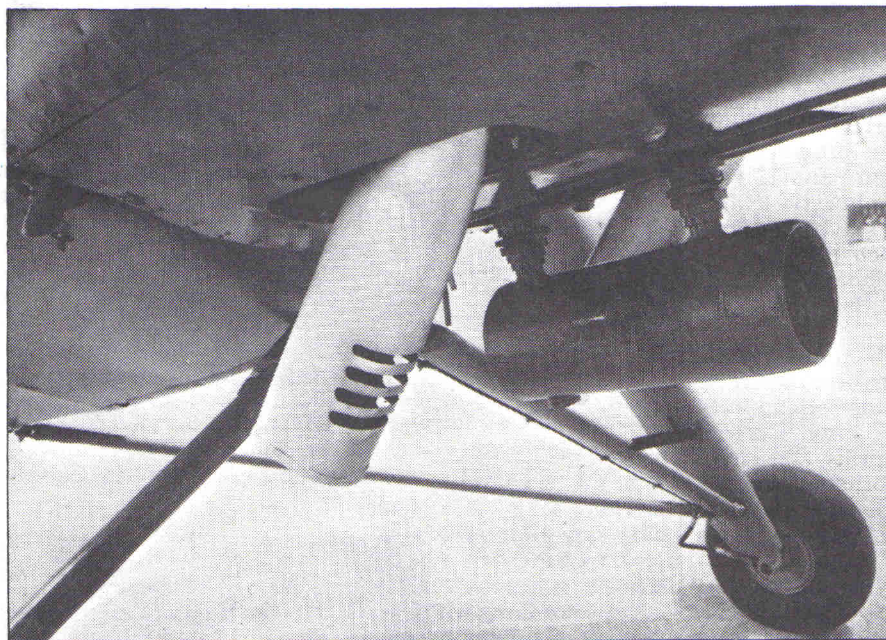
(TP)





Detaily Fi—156





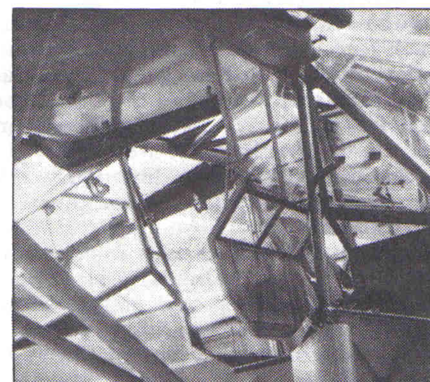
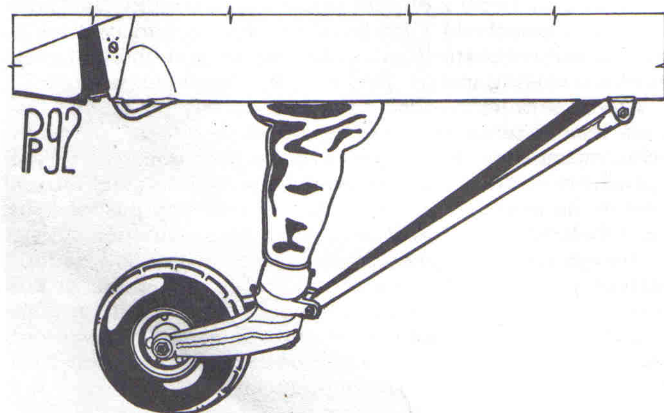
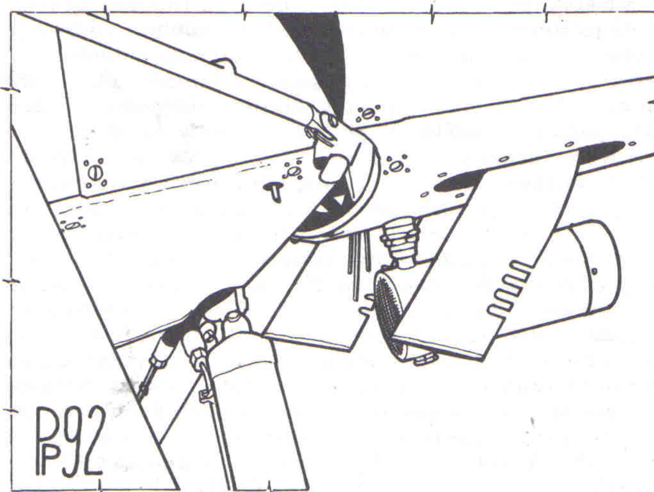
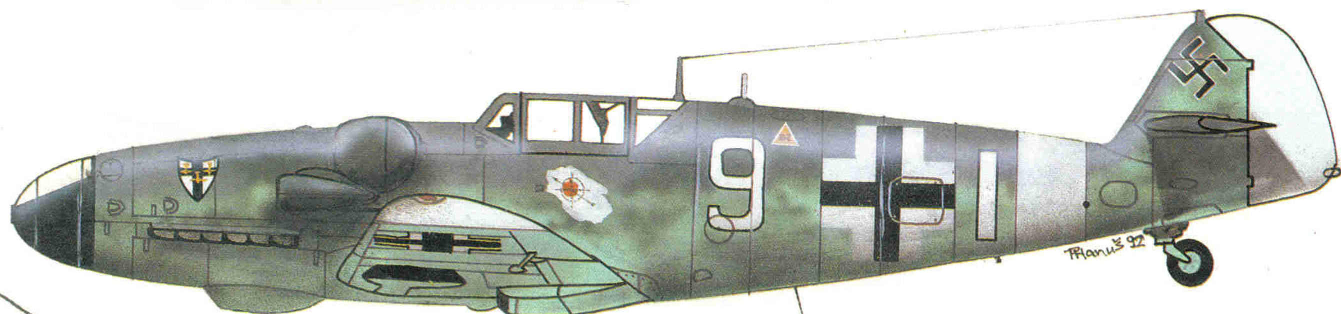


foto: M. Salajka

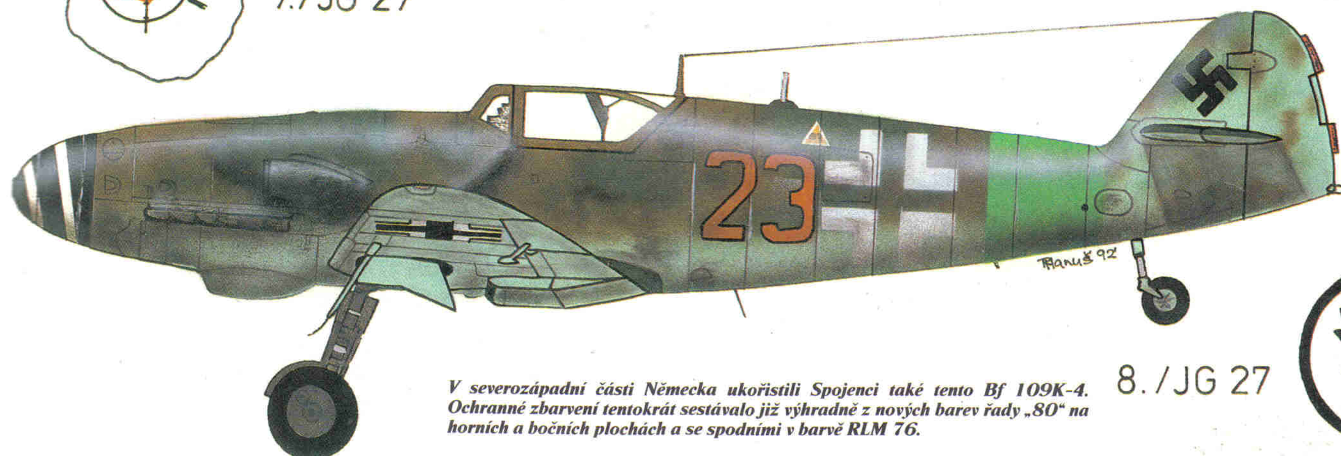






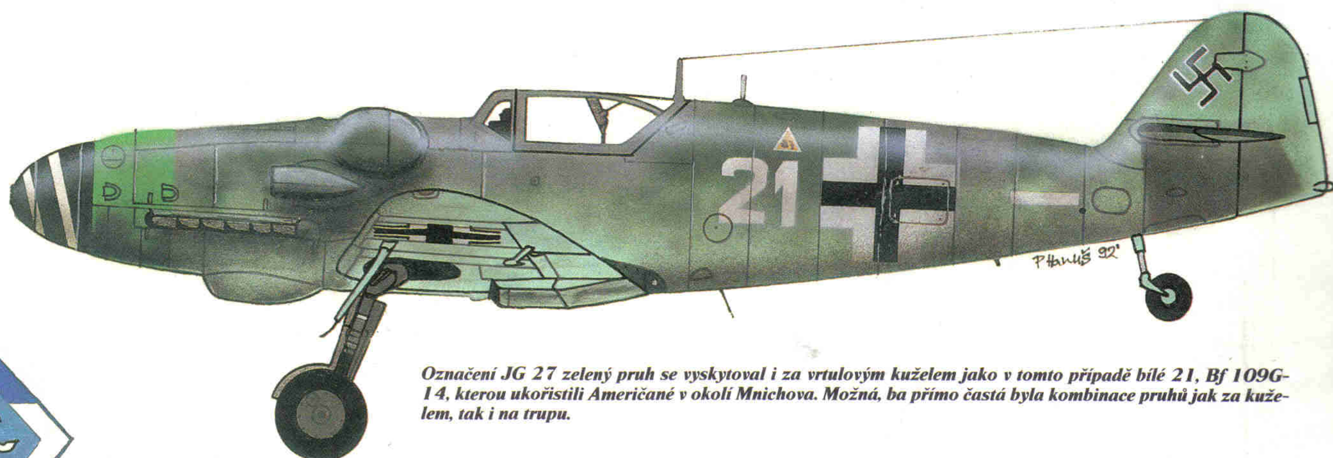
Zde zobrazený stroj Bf 109G-6 létal v polovině roku 1943 u 7. Staffel/JG 27 ve Středozemí.

7./JG 27



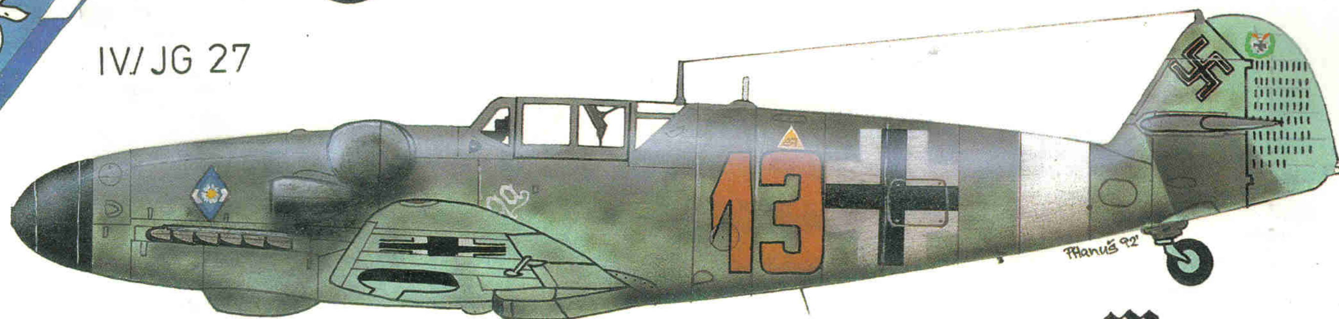
V severozápadní části Německa ukořistili Spojenci také tento Bf 109K-4. Ochranné zbarvení tentokrát sestávalo již výhradně z nových barev řady „80" na horních a bočních plochách a se spodními v barvě RLM 76.

8./JG 27



Označení JG 27 zelený pruh se vyskytoval i za vrtulovým kuželem jako v tomto případě bílé 21, Bf 109G-14, kterou ukořistili Američané v okolí Mnichova. Možná, ba přímo častá byla kombinace pruhů jak za kuželem, tak i na trupu.

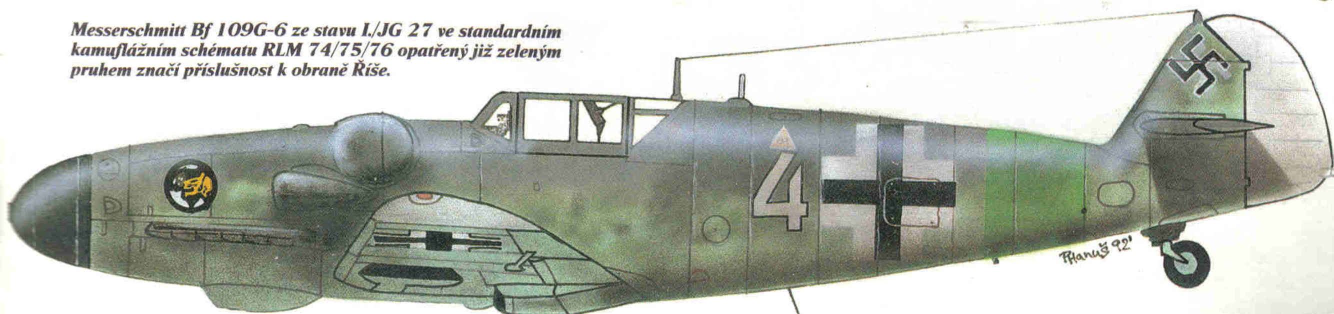
IV/JG 27

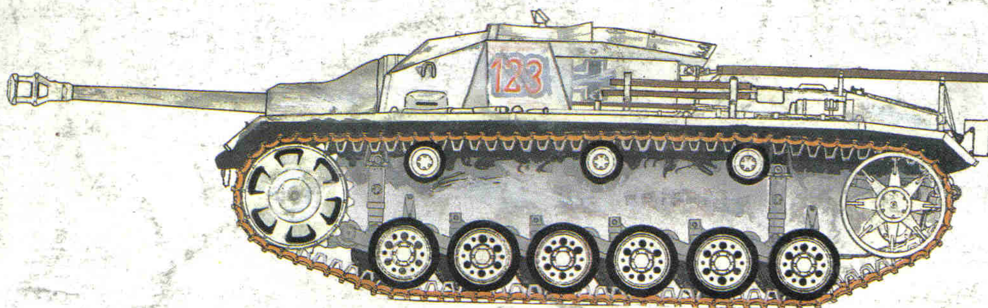


Největším esem u IV./JG 27 byl Ofw. Heinrich Bartels. Zde je jeho Bf 109G-6 se znakem IV. Gruppe na motorovém krytu a bílým nápisem Marga pod kabinou. Počet 64 sestřelů určuje i datum podzim 1943.

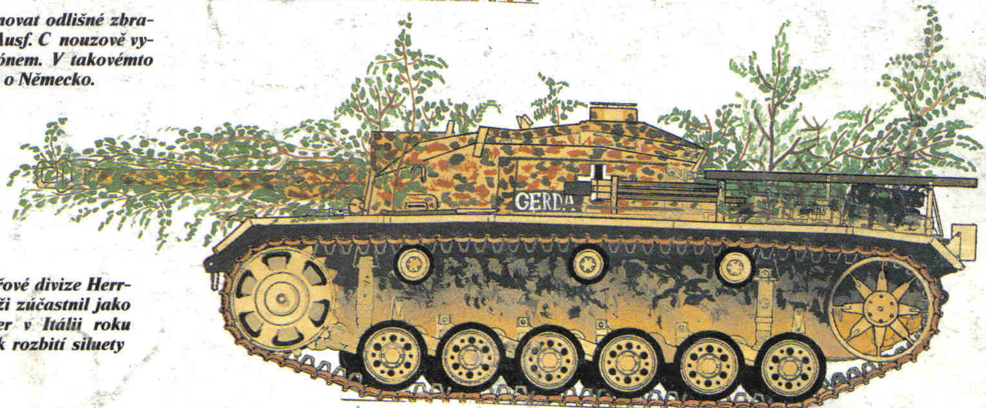
Marga

Messerschmitt Bf 109G-6 ze stavu I./JG 27 ve standardním kamuflážním schématu RLM 74/75/76 opatřený již zeleným pruhem značí příslušnost k obraně Říše.



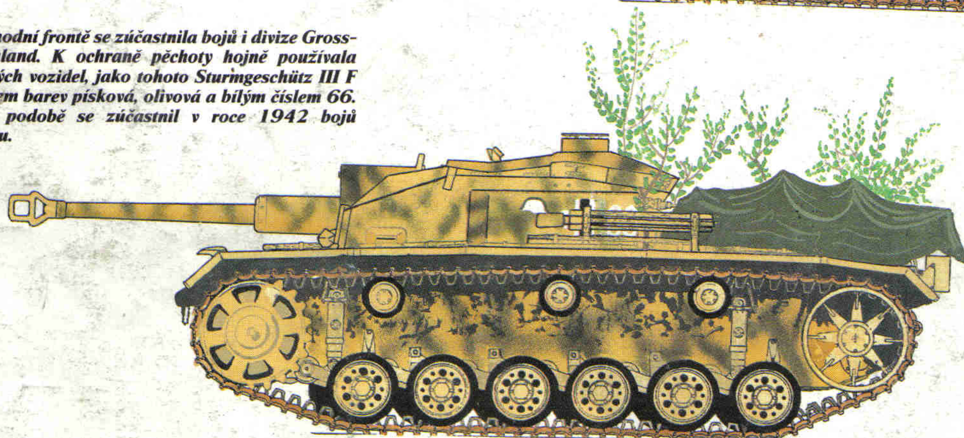


Nedostatek materiálu nutil Němce kombinovat odlišné zbraňové systémy. Příkladem je tento Stug III Ausf. C nouzově vyzbrojený dlouhým 75 milimetrovým kanónem. V takovémto spojení se stroj zúčastnil závěrečných bojů o Německo.

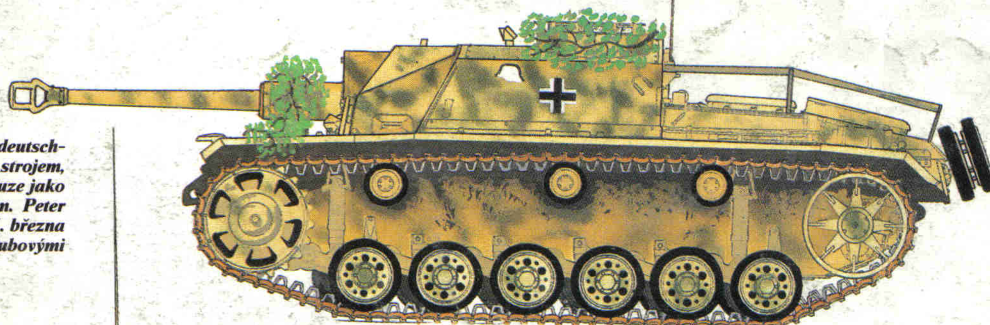


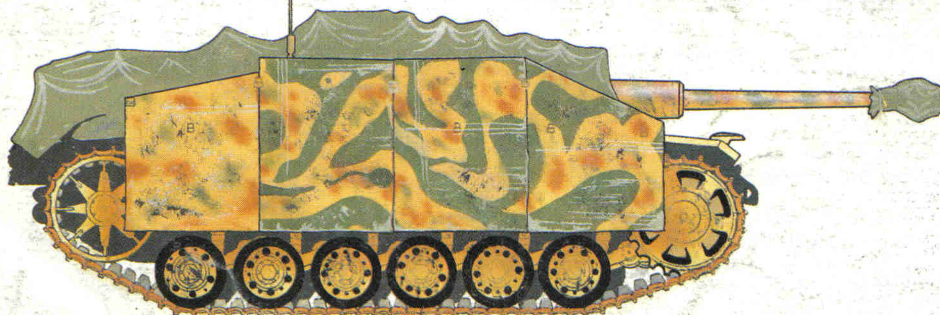
Stug III Ausf. F náležející do stavu pancéřové divize Herrmann Göring se v této zajímavé kamufláži zúčastnil jako vozidlo rozhodčího během válečných her v Itálii roku 1943. Větve na hlavni a korbě sloužily k rozbití siluety vozu.

Na východní frontě se zúčastnila bojů i divize Grossdeutschland. K ochraně pěchoty hojně používala obrněných vozidel, jako tohoto Sturmgeschütz III F s nátěrem barev písková, olivová a bílým číslem 66. V této podobě se zúčastnil v roce 1942 bojů u Olymu.



Stug III Ausf. G opět ze stavu divize Grossdeutschland. Kamufláž byla shodná s předešlým strojem, pouze věnce z větví měly tentokrát sloužit pouze jako ozdoba. S tímto strojem totiž dosáhl Hptm. Peter Frantz vítězství nad 43. ruskými tanky a 14. března 1943 byl dekorován Rytířským křížem s dubovými ratolestmi.





V době bojů u Kurska jezdil tento StuG III Ausf. G s bočními plechy. Byly opatřeny zde zobrazeným netradičním nátěrem v kombinaci barev pískové, olivové a červenohnědé.